Canada. Commission royale d'enquete sur
le pilotage maritime
Audiences (v. 59-62 in 1 volume) 1963

1968

715

A (21)

R O Y A L   C O M M I S S I O N

ON

P I L O T A G E

HEARINGS

held at

QUÉBEC

P.Q.

Copy: Mr. Smith

TEXTE FRANCAIS

September 9 , 1963.

VOLUME No: ~~55~~ 59F – 62

DATE:

Official Reporters
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD
Board of Trade Bldg.
11 Adelaide St. W.
TORONTO

364-5865 364-7383

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUÊTE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, C.R., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, C.R., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENOUF, commissaire,
Monsieur GILBERT [illegible], Secrétaire.

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission;

Me MARC LALONDE,
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent
Central,
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la
Voie Maritime du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent.

Me LÉOPOLD LANGLOIS, c.r.,
procureur de la Canadian Merchant Service Guild.

Me J. MAHONEY,
procureur de la Dominion Marine Association.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
procureur de la Fédération des Armateurs du Canada.

Me R. MACGILLIVRAY,
procureur du Ministère des Transports.

VOLUME [illegible] - PAGES [illegible] à [illegible]

TEXTE FRANÇAIS - SÉANCE DU 9 [illegible] [illegible].

ANGUS. STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.,
Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

Me MARC LALONDE, c.r.,
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent:

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
procureur de la Canadian Merchant Service Guild:

Me J. MAHONEY,
procureur de la Dominion Marine Association:

Me JEAN BRISSET, c.r.,
procureur de la Fédération des Armateurs du Canada:

Me R. MACGILLIVRAY,
procureur du Ministère des Transports:

VOLUME 55 - Page 1,789 à 1,929

TEXTE FRANCAIS - SEANCE DU 9 septembre 1963.

1 CANADA

2

3 COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

4

5 PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.,
Président

6 Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
7 Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire

8

9

10

11

12 Le neuvième jour de septembre, l'an
13 mil neuf cent soixante et trois:

14

15 LE PRESIDENT:

16 Messieurs, c'est un plaisir de vous
17 revoir tous ici ce matin,

18

19 Depuis que nous nous sommes quittés
20 il y a déjà deux mois, comme vous le
21 savez, quelques uns d'entre vous
22 nous ont suivi, nous avons fait Chi-
23 coutimi, Churchill, et aussi, nous
24 avons fini St-Jean Nouveau Brunswick.

25 Nous avons une semaine à faire ici,
26 pour Québec; nous espérons que ce
27 sera suffisant. A tout évènement,
28 si pour une raison ou pour une autre,
29 ce n'était pas suffisant, des arran-
30 gements pourront être faits, parce

que nous allons la semaine prochaine à Montréal, et le programme, comme vous le savez, c'est: Une semaine à Montréal, après celle-ci; après ça, nous allons suspendre pour une semaine; après ça, quinze jours à Montréal. Après ça, nous suspenderons encore une semaine, et nous sommes à décider ce que nous ferons après cette dernière semaine de repos.

En toute probabilité, ce que nous ferons, à ce moment-là, ce sera de faire les visites avant la fermeture de la navigation, et nous avons l'intention, pendant quelque trois semaines, de visiter la canalisation du St-Laurent, le canal Welland, le district numéro 1, le district numéro 2, et le district numéro 3, et aussi d'aller faire des visites à la tête des Grands Lacs, pour reprendre les séances à Montréal, si elles ne sont pas finies après ces visites. Ca voudra dire que si nous n'avons pas le temps de finir dans les trois semaines que je viens d'énumérer, ça ira probablement à la fin de novembre ou en décembre pour finir Montréal. Alors, on pourra vous dire comment ça pourra aller pour finir

notre programme dans ce temps-là.
Probablement que pour les Grands Lacs,
nous commencerons au début de janvier.

Ce sont les grandes lignes. Si quelqu'un avait des suggestions ou autrement, vous pourrez nous en parler.
Alors, vous pouvez continuer.

CAPITAINE MAURICE KEONIG -
TRANSQUESTION CONTINUEE.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Koenig, est-ce que vous aimeriez mieux continuer en français ou en anglais?

R Je n'ai aucune objection à ce que vous continuiez en français, Me Lalonde.

Q J'aimerais revenir un instant sur une partie de la preuve que vous avez donnée le vingt-six (26) juillet dernier ici même à Québec: Vous aviez mentionné le fait qu'à votre avis aucun pilote reçut depuis l'année mil neuf cent soixante (1960) n'était membre de l'Association des Pilotes Licenciés pour le havre de Québec et en aval. Vous rappelez-vous de cette preuve?

R Oui, je m'en rappelle très bien.

Q Est-ce que durant l'intervalle d'un mois vous vous êtes donné la peine d'aller vérifier au bureau de la Corporation si ces pilotes étaient effective-

ment membres de l'Association?

R Non, je ne me suis pas donné cette peine.

Q Monsieur Koenig, vous connaissez les pilotes qui ont été reçus depuis mil neuf cent soixante (1960)? Vous savez à peu près leurs noms, si je vous les montrais?

R Oui, je les connais, oui.

O J'ai ici avec moi l'original d'un acte d'Association de l'Union des Pilotes Licenciés pour le havre de Québec et au-dessous, qui est le même organisme que l'Association des Pilotes Licenciés pour le havre de Québec et en aval, dont le nom a été changé en mil neuf cent trente-quatre (1934), et sur cet original, nous avons, à la fin, la signature de tous les pilotes qui se sont joints à cetteAssociation depuis l'origine, en mil neuf cent vingt-quatre (1924), et en particulier je vous demanderais de jeter un coup d'oeil sur les dernières signatures datées depuis le vingt-deux (22) avril mil neuf cent soixante (1960), et nous indiquer si à votre avis il manque un seul pilote reçu depuis mil neuf cent soixante (1960), dans ce document?

R ..... je ne crois pas qu'il en manque, non.

Q Est-ce que vous êtes en mesure d'identifier votre signature sur ce document, aussi?

R Je n'ai pas pris le temps de le faire, Me Lalonde, mais je l'ai signé..... oui, je la vois ici.

Q Et ce document est donc le même que celui que vous avez signé?

R Selon toute apparence, oui.

Q Et vous vous rappelez d'avoir vu un document de ce genre, lorsque vous l'avez signé?

R Parfaitement.

Q En preuve, le vingt-six (26) juillet mil neuf cent soixante-trois (1963), vous avez dit à la page 6402 du texte anglais - malheureusement, je n'ai pas la copie française, Votre Seigneurie, il semble que la Commission n'a pas encore ici les transcriptions sténographiques de cette date; elles auraient été oubliées à Ottawa, semble-t-il - la question, par moi-même:

"Is it not true that all pilots are members? A. No. Q. Who are those who are not members of the Association? A. Those who have received their licence since 1960."

Et un peu plus loin, je vais continuer:

"On what do you base yourself to make that statement? A. Because I doubt it very much, pilots who have been accepted since 1960 have joined the Association. Q. You doubt it; are you sure of it? A. I cannot prove it, but I would be very surprised if you showed me a signature. Q. So, this is an assumption. You supposed that they are not members of the Association? A. I am ready to put my hand in the fire."

Etes-vous encore prêt à mettre la

main dans le feu?

R Pas maintenant que j'ai vu les signatures, mais je dois avouer que j'ai été très surpris ce matin de les voir - très surpris.

Q Votre Seigneurie, il s'agit d'un document dont l'original est la seule copie qui a été consultée par le conseiller juridique de la Commission le vingt-six (26) juillet, je crois - je n'ai aucune objection à donner consultation à mes confrères ici présents, mais c'est un document extrêmement important et unique, et je me demande s'il y aurait possibilité, étant donné qu'on a déposé déjà les règlements qui sont les mêmes que ceux-ci, en forme de documents certifiés par le secrétaire-trésorier, s'il y aurait possibilité de se contenter du document qui est un livret vert, et qui a été déposé antérieurement devant la Commission, si mes confrères y consentent, afin de garder ce document dans les voûtes de la Corporation.

LE PRESIDENT:
Si vous nous dites que le texte est exactement le même, sauf les signatures...

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Et le changement du nom, en mil neuf cent trente-quatre (1934), - il y a eu des amendements depuis mil neuf cent vingt-quatre (1924), il y a eu des

amendements qui sont reproduits dans le document déposé devant la Commission.

Il s'agit d'un document qui a un intérêt historique.

LE PRESIDENT:
Avec les explications que vous venez de donner, et qui vont apparaître dans le dossier, si plus tard nous voyons où nous croyons que nous aimerions consulter le document, nous vous le dirons à ce moment-là, et vous pourrez nous le faire parvenir, ou une copie photostat pourra être déposée.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
J'aurais aimé déposer une copie photostat, mais il aurait fallu défaire cet acte notarié et enlever le sceau, avec la machine que nous avions.

LE PRESIDENT:
C'est ça, j'étais pour dire: Avec la machine que vous avez; parce que d'autres machines sont capables de le faire.

1
2 Me MARC LALONDE, c.r.,
3 pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
4 Oui.
5 Le conseiller de la Commission décla-
6 re qu'il va essayer de faire faire
7 un photostat à son bureau, et je se-
8 rais très heureux qu'il soit déposé à
9 la Commission.
10
11 LE PRESIDENT:
12 Alors, allons-nous lui donner un nu-
13 méro immédiatement?
14 Me MAURICE JACQUES,
15 pour la Commission:
16 Ce document a déjà un numéro: le
17 livret vert a été déposé, je crois,
18 comme pièce 592.
19
20 LE PRESIDENT:
21 Alors, nous allons dire: A la pièce
22 592 sera annexée une copie photogra-
23 phiée du document original portant
24 toutes les signatures.
25 Me MARC LALONDE, c.r.,
26 pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
27 Q Il y a un certain nombre d'autres
28 points qui ont été soulevés dans l'interrogatoire du
29 vingt-six (26) juillet, monsieur Koenig, par exemple;
30 l'abolition des dortoirs, ainsi de suite, à savoir si la

Commission avait fait des protestations ou pas; et je vous ai demandé dans l'intervalle si vous aviez vérifié auprès de la Corporation ou consulté les dossiers de la Corporation. Vous avez répondu que non. Est-ce que durant le mois d'août, vous avez procédé à une telle consultation?

R Non, je ne l'ai pas faite.

Q Je vais maintenant procéder rapidement dans votre mémoire, monsieur Koenig, et en particulier continuer, si vous voulez, à la page 15, le cinquième point que vous soulevez concernant les contributions au fonds de pension et la politique d'administration du fonds de pension généralement. A la page 16 du document français, vous avez le troisième paragraphe dans lequel vous affirmez que le fonds, alors qu'en mil neuf cent vingt-cinq (1925) le fonds valait plus de cent mille dollars et que 97 pensionnaires se partageaient la somme de neuf mille dollars ($9,000.00), et vous dites: "Ainsi qu'on peut le constater, le fonds demeurait toujours solvable, malgré des hauts et des bas." Qu'est-ce que vous entendez par " la solvabilité d'un fonds de pension?" J'imagine que c'est une notion qui a dû être à la base de vos recommandations et de vos commentaires?

R Par la solvabilité d'un fonds de pension, j'entends que le fonds, tout en payant les pensions des individus, d'une année à l'autre, continuait quand même à augmenter ses effectifs.

Q Vous voulez dire: Son capital?

R Son capital.

Q Et ceci, indépendamment des obligations éventuelles que ce fonds assume chaque année, additionnelles?

R Ce fonds n'a d'autre obligation qu'envers les pensionnaires eux-mêmes.

Q Bien. Maintenant, cette notion que vous avez, est-ce que vous vous êtes - est-ce que vous en avez discuté avec des actuaires?

R .....

Q Des experts dans le domaine des fonds de pension?

R Je n'en ai pas discuté avec des actuaires; je me base sur le fait que le fonds de pension a augmenté avec les pilotes, j'entends, les dernières années, et plus ils ont augmenté, plus ils ont contribué.

Q Vous avez, encore une fois, consulté aucun expert comptable ou actuaire à ce sujet?

R Non, maître Lalonde, mais j'ai lu les expertises commandées par le bureau de direction, et elles ne m'ont pas satisfait.

Q En somme, la seule chose qui est arrivée, c'est que vous avez pris connaissance des rapports d'experts demandés par l'Association ou la Corporation, et vous vous déclarez insatisfait des opinions données par les experts?

R Parfaitement, oui.

Q Et vous n'avez jamais essayé d'avoir

1
2 une opinion d'un autre expert qui aurait contredit
3 l'opinion obtenue par les experts requis par l'Associa-
4 tion ou la Corporation?
5 R Je n'ai pas jugé nécessaire, Me.
6 Q Et ces experts d'où venait l'opinion
7 demandée par la Corporation ou l'Association, il s'agit,
8 si je ne m'abuse, des experts du Gouvernement, n'est-
9 ce pas?
10 R .....
11 Q Du Gouvernement du Canada?
12 R Je crois que si.
13 Q En page 17, deuxième paragraphe,
14 vous mentionnez que le bureau de direction a cependant
15 pouvoir de vie et de mort, en ce qui concerne l'adminis-
16 tration du fonds de pension, et, nul doute, vous référez
17 dans ce cas-là au bureau de direction de la Corporation
18 spéciale pour le fonds de pension, n'est-ce pas? Puisque
19 la Corporation des Pilotes créée en mil neuf cent soixante
20 (1960) n'a aucune juridiction sur le fonds de pension
21 comme tel, vous référez à la loi qui régit le fonds de
22 pension des pilotes de Québec, spécifiquement.
23 R Je réfère au bureau de direction qui
24 a toujours été considéré le même pour la Corporation
25 que l'Association autrefois, et qui est en même temps
26 pour la nouvelle corporation et l'ancienne corporation.
27 Q Mais il y a quand même à chaque
28 année une assemblée des membres de cette corporation,
29 une assemblée en bonne et due forme, des élections,
30 et un rapport, et un vote secret, n'est-ce pas, pour

1
2 l'Association ainsi que pour la Corporation des Pilotes
3 du Bas St-Laurent et pour la Corporation qui régit le
4 fonds de pension?
5 R Votre question était qu'il y a une
6 assemblée en bonne et due forme?
7 Q Oui.
8 R Qu'est-ce que vous appelez: Une
9 assemblée en bonne et due forme et des élections en
10 bonne et due forme?
11 Q Il y a à chaque année une assemblée
12 générale annuelle convoquée pour chacun de ces trois
13 organismes là?
14 R A sa façon, oui.
15 Q C'est moi qui va vous demander
16 maintenant qu'est-ce que vous entendez par: A sa
17 façon?
18 R Je peux peut-être, me Lalonde,
19 résumer ce que j'avais commencé à dire vendredi dernier,
20 le vingt-six (26), au sujet du mode d'élection des
21 présents administrateurs:
22
23 J'étais présent à l'assemblée, au
tout début d'une électiom semblable. Alors, avant
24 l'élection, je crois me souvenir, Me Lalonde, que vous
25 avez expliqué brièvement à tous les membres présents la
26 façon de procéder à cette élection. Entre autres choses,
27 vous avez déclaré qu'un bulletin serait émis à tous les
28 membres - serait distribué à tous les membres, sur
29 lequel bulletin les noms des deux candidats seraient
30 inscrits. Vous avez par la suite déclaré que si un

nom seulement apparaissait sur le bulletin, que le dit bulletin serait déclaré nul.

Q Vous voulez dire qu'il y avait, disons, quatre noms sur un bulletin pour ..... il s'agis-sait d'élire deux candidats.

R S'il y avait deux candidats pour un même poste et deux autres pour un autre poste, ce qui était le cas à ce moment-là.

Alors, il fallait forcément voter pour un des candidats qui se présentait à chacun de ces postes, ce qui voulait dire que les deux postes vacants - quatre noms, deux directeurs devaient être choisis par chaque voteur.

Q C'était bien ça, n'est-ce pas: Quatre postes vacants - non, quatre candidats pour deux postes vacants, n'est-ce pas?

R Parfaitement. Mais ce n'est pas tout...

Q Et là, l'instruction avait été donnée à l'effet qu'il fallait que chacun vote pour deux candidats, sans quoi le bulletin serait nul s'il n'y avait vote que pour un seul candidat.

R Il est à se demander pourquoi un quelqu'un qui n'était pas partisan, par exemple, disons de trois des candidats aux deux postes vacants, n'au-raient pas eu le droit de voter pour un quelqu'un de son choix, un seul nom seulement. Je ne vois pas pourquoi du tout le bulletin serait déclaré nul.

LE PRESIDENT:
Est-ce qu'on pourrait savoir de quel poste il s'agissait?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
C'est deux administrateurs à élire au conseil d'administration de la Corporation et de l'Association.

Q Est-ce que chacun de ces quatre candidats pouvait être pour l'un ou l'autre des deux postes, et non pas deux pour le premier poste et deux pour le deuxième?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
C'était exactement ça, Votre Seigneurie: Il y avait deux postes à remplir à même une liste de quatre candidats.

LE PRESIDENT:
C'est pour ça qu'on demandait deux noms: Parce qu'il y avait deux postes.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
C'est ça.

LE PRESIDENT:

Est-ce que, cette méthode-là de procéder, c'est prévu dans les règlements?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Laquelle? A savoir qu'il doit y avoir un bulletin? - qu'on doit voter pour deux candidats?

LE PRESIDENT:
Oui.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
La nécessité de voter pour deux candidats, ce n'est pas prévu spécifiquement dans les règlements.

LE PRESIDENT:
A tout évènement, la procédure d'élection est indiquée dans les règlements.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
La procédure d'élection est très détaillée dans les règlements, vous pourrez en prendre note.

Par ailleurs, toute procédure amène aux abus qu'on imagine; toute personne qui a déjà participé à des élections sait comment ça peut s'or-

ganiser à ce point de vue-là, si on ne demande pas aux personnes de voter pour tous les candidats qui sont sur la liste.

LE TEMOIN:

R Est-ce que je pourrais ajouter quelque chose, Votre Honneur, ici?

LE PRESIDENT:

Q Certainement.

R J'ai mentionné ce détail d'élection parce que je voulais en arriver à un autre point que Me Lalonde avait mentionné à ce moment-là: Quelques minutes, je dirais même quelques secondes avant les élections, un polite âgé a fait son apparition dans l'assemblée. Ce pilote âgé a immédiatement fait une remarque à l'effet qu'un homme qui pilotait sur le St-Laurent depuis 40 ans ou plus avait forcément plus d'expérience qu'un jeune qui débutait.

Alors, précisément, sur la liste des candidats apparaissait, à mon avis, encore une fois je puis me tromper, un jeune qui n'était pas du tout intéressé à être élu, tandis que l'autre l'était parfaitement, qui avait, partant, un peu plus d'expérience, et en fait que beaucoup de pilotes préféraient ne pas voter pour le jeune, et mettre seulement le nom du plus âgé, et cancellerait automatiquement les bulletins de votre qui iraient au plus âgé. Alors, c'était ce à quoi je voulais en venir.

1
2 Me MARC LALONDE, c.r.,
3 pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
4 Q Est-ce qu'il n'y a pas un comité de
5 mise en candidature aux assemblées, aux élections annuel-
6 les?
7 R Il y en a un.
8 Q Est-ce que tout membre n'est pas
9 libre de se présenter comme candidat en envoyant son
10 bulletin de mise en candidature à la Corporation?
11 R C'est précisément ce que ces messieurs
12 ont fait à ce moment-là.
13 Q Je réfère simplement - pour revenir
14 à l'incident que vous avez mentionné, est-ce que vous
15 avez protesté à ce moment-là contre l'interprétation que
16 j'avais donnée des règlements?
17 R .....
18 Q Etes-vous resté à l'élection?
19 R Il y avait déjà quelque temps que je
20 protestais, et ça n'avait amené aucun résultat; alors,
21 je n'ai pas jugé nécessaire de rester à ce moment-là,
22 parce que je n'obtiendrais aucun résultat.
23 Q Est-ce qu'il y a d'autres gens qui
24 ont protesté, à l'assemblée?
25 R Non, précisément parce qu'ils n'ont
26 pas osé le faire, ou ils n'auraient pas eu de réponse
27 satisfaisante.
28 Q Est-ce que vous avez pris connaissance
29 des nouveaux règlements que le conseil d'administration
30 de la Corporation des Pilotes pour le havre de Québec et

au-dessous, c'est-à-dire la Corporation créée par la loi en vue d'administrer le fonds de pension, a adoptés? Je parle des nouveaux règlements qui ont été adoptés par le nouveau conseil - les règlements qui ont été adoptés par le conseil d'administration de cette Corporation l'an dernier?

R Je les ai certainement lus, s'ils me sont parvenus, je les ai lus.

Q N'est-il pas vrai qu'en vertu de ces nouveaux règlements, le conseil d'administration perdait le pouvoir d'amender de lui-même les règlements du fonds de pension, comme il l'avait antérieurement?

R Je ne suis pas au courant de cette mesure.

Q N'est-il pas vrai que tout nouvel amendement auxrèglements du fonds de pension doit être adopté à la majorité des deux tiers des membres présents à une assemblée convoquée?

R Je ne suis pas au courant de ça.

Q N'est-il pas vrai que lorsque vous étiez administrateur, en mil neuf cent cinquante-cinq (1955), les règlements du fonds de pension pouvaient être amendés directement par le conseil d'administration, sans avoir besoin de référer aux membres?

R Il est vrai, seulement le conseil du temps n'abusait de ses privilèges.

Q N'est-il pas vrai que vous avez augmenté les mentions subitement de deux cents dollars ($200.00) par membre, à l'époque, lorsque vous étiez membre du conseil d'administration, sans que cette ques-

tion soit jamais référée aux membres de votre Corporation?

R C'est vrai.

Q De votre association, excusez, à l'époque il s'agissait de l'Association, en effet. Et lorsque cette augmention des versements a été votée, est-ce que vous aviez au préalable consulté soit des actuaires, soit des experts financiers qui vous auraient avisé quant à l'opportunité d'une telle augmentation, étant donné les valeurs que vous aviez dans votre fonds de pension?

R Nous n'avons pas jugé nécessaire de le faire. Remarquez que je n'étais pas seul en cause.

Q N'est-il pas vrai que c'est vous qui aviez secondé la motion augmentant les versements au fonds de pension, d'une somme de deux cents dollars ($200.00)?

R C'est vrai. Je ne m'en suis pas repenti depuis.

Q Et n'est-il pas vrai que vous avez été extrêmement actif dans l'adoption d'un tel règlement?

R Certainement.

Q Plus loin, vous parlez, dans le bas de la page 17, vous parlez des placements et du rendement de ces placements-là. Depuis quand les placements qui ne rapportent que trois pour cent (3%) et quatre pour cent (4%) d'intérêt ne sont plus à la mode?

R Pour la même raison que tout le monde connaît: Je crois que si on avait de l'argent à plaçer, on hésiterait beaucoup à la plaçer à trois pour

cent (3%) ou quatre pour cent (4%), si on pouvait le faire à un intérêt plus élevé.

Q Est-ce que ceci était possible, en mil neuf cent cinquante (1950), de plaçer à plus que trois pour cent (3%) et quatre pour cent (4%)?

R Certainement que c'était possible.

Q Depuis mil neuf cent cinquante (1950), ç'a été continuellement possible?

R Certainement.

Q Donc, en mil neuf cent cinquante-cinq (1955), c'était possible aussi.

R Bien oui, c'était possible.

Q Pourriez-vous expliquer comment il se fait qu'alors que vous étiez administrateur, en mil neuf cent cinquante-cinq (1955), les placements suivants ont été faits: vingt-quatre mille dollars ($24,000.00) dans l'Hydro Ontario à trois et demi pour cent (3½%); vingt-quatre mille dollars ($24,000.00) dans l'Hydro Québec à trois et demi pour cent (3½%), dix mille dollars ($10,000.00) dans l'Hydro d'Ontario à quatre pour cent (4%), et dix mille dollars ($10,000.00) dans l'Hydro d'Ontario à quatre pour cent (4%), et si en mil neuf cent cinquante-cinq (1955) il était possible de plaçer à plus que trois et quatre pour cent, pourquoi ne plaçez-vous pas à plus que trois pour cent et quatre pour cent?

R Parce que ce n'était pas moi qui le plaçais.

Q Vous étiez administrateur, à l'époque?

R Parfaitement, mais ce n'était pas moi qui prenais les décisions. Il est fort possible que ces décisions ont été prises - d'ailleurs, je ne m'en souviens pas du tout, je n'ai jamais été présent aux assemblées du bureau de direction dans lequel on a pris la décision de faire des placements. C'était peut-être une coïncidence, mais je ne me souviens pas de la chose.

Q Qui faisait ça à l'époque? Qui décidait ceci à l'époque?

R Les directeurs, en quorum.

Q Vous étiez administrateur? Vous étiez directeur?

R J'étais directeur, mais il y a beaucoup d'assemblées qui se passent, comme ça se fait d'ailleurs aujourd'hui, dès qu'il y a quorum, l'assemblée a force.

Q Vous voulez prétendre que ce n'est dû qu'à votre absence...

LE PRESIDENT:

Q Excusez, là, sur la dernière remarque, je voudrais avoir quelqu'explications: Est-ce qu'une assemblée, pour être régulièrement tenue, avis ne doit pas être envoyé régulièrement à tous les directeurs, auparavant?

R Parfaitement, Votre Honneur. Seulement, il a toujours été entendu entre les directeurs, et dans les règlements de l'Association du temps, que le nombre de quatre directeurs était suffisant pour faire quorum, et on s'appliquait surtout à ce moment-là, beau-

coup plus qu'aujourd'hui, à ne pas déranger les directeurs plus que nécessaire, et ceux qui étaient en voyage, on les exemptait de l'assemblée.

Q Mais ils étaient avertis quand même que l'assemblée avait lieu?

R Ils étaient avertis.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Alors, selon vous, les placements à trois et demi pour cent (3½%) et quatre pour cent (4%), en mil neuf cent cinquante-cinq (1955), ont été faits en votre absence, alors que vous n'étiez pas présent à aucune assemblée?

R En autant que je m'en souvienne, oui.

Q Maintenant, vous avez eu un rapport annuel, à la fin de l'année?

R .....

Q Excusez-moi, avant: Vous avez eu un rapport annuel à la fin de l'année, sur l'administration du fonds de pension?

R J'en reçois tous les ans.

Q En mil neuf cent cinquante-cinq (1955), vous avez sûrement constaté, à la fin de l'année, qu'il y avait eu des placements à un taux d'intérêt que vous considériez trop bas?

R Je l'ai constaté.

Q Avez-vous protesté?

R Je n'ai pas protesté énergiquement, mais j'en ai parlé.

Q En avez-vous parlé en assemblée générale?

R Non.

Q J'ai ici un original des minutes de l'Association de la Corporation des Pilotes de Québec, c'est-à-dire la Corporation du Fonds de Pension - et je dois mentionner ici que mes savants amis m'ont corrigé tout à l'heure quand j'ai utilisé le mot "Corporation," mais effectivement, c'est le mot "Corporation" qu'il faut employer, référant à la Corporation créée par la loi - pages 217 et 218, minutes du lundi trois (3) octobre mil neuf cent cinquante-cinq (1955), séance à laquelle vous étiez présent comme directeur, monsieur Maurice Koenig, - il est ensuite proposé par monsieur J. W. Pouliot, secondé par monsieur Maurice Koenig, que le bureau achète de la maison L.J. Beaubien les valeurs suivantes: $24,000.00) de la Commission Hydroélectrique d'Ontario à quatre pour cent (4%), $24,000.00 de l'Hydro Québec à trois et demi pour cent (3½%), adopté à l'unanimité.

R C'est parfaitement vrai, j'étais présent. J'ai dit tout à l'heure que ce que vous avez dit, que je ne m'en souvenais pas, mais j'étais très sincère quand je l'ai dit.

Remarquez que la chose ne s'est pas faite hier soir.

Q Absolument pas. Si je comprends bien, alors que vous croyiez que d'après vous - alors que vous croyiez, en mil neuf cent cinquante-cinq (1955),

que des intérêts de trois pour cent (3%) et de quatre pour cent (4%) étaient insuffisants, on aurait pu faire des meilleurs placements, vous secondiez en même temps des placements à trois et demi pour cent (3½%) et quatre pour cent (4%)?

R .....

Q Et vous dites ensuite: "Nous croyons discutable le fait que nos administrateurs persistent chaque année à plaçer des valeurs dans le Canadian National Railways, un trust qui révèle régulièrement des déficits considérables." Est-ce que vous craignez quant à la rentabilité ou à la garantie de ces placements?

R Je ne crains rien du tout. Je mentionne simplement que c'est une chose qui est publiquement connue, et je ne suis pas un expert en placements, mais il m'est permis de penser ce que je crois là-dessus, comme tout le monde d'ailleurs.

Q Est-ce que vous êtes au courant que ces obligations sont garanties par le gouvernement du Canada?

R Je ne suis pas au courant. Même si elles étaient garanties, il est toujours possible que le gouvernement en arrive à quelque accord par lequel - comme il arrive souvent d'ailleurs avec d'autres compagnies, ou on divise en deux, ou en trois ou qu'on multiplie en deux ou en trois, sans que l'homme de la rue y comprenne quelque chose.

Q Alors, vous ne voulez pas prendre le risque de multiplier par trois?

R Pas si je peux m'en exempter, non.

1
2 Q Vous citez un fait: "On s'est plu à
3 se défaire d'obligations de la cité de Québec qui payait
4 sept pour cent (7%) d'intérêt, et qui n'étaient échues
5 qu'en avril mil neuf cent soixante-six (1966). En quoi
6 cette transaction nous a-t-elle été avantageuse? "
7 Avez-vous posé cette question à l'assemblée générale?
8 R J'étais sur le point de la poser
9 l'an dernier, et je suis sorti au moment où l'élection
10 commençait, un peu dégoutté de la façon dont les choses
11 s'amorçaient.
12 Q De la façon dont les choses s'amor-
13 çaient?
14 R J'aimerais bien à le savoir aujourd'-
15 hui, par exemple.
16 Q La question voulait rester sur le
17 bout des lèvres, n'est-ce pas?
18 R Parfaitement.
19 Q Est-ce que vous avez vérifié -
20 parce que vous aviez quand même un bilan entre les
21 mains - quelle était la valeur des actions au moment
22 de leur vente - des actions de la ville de Québec
23 portant intérêt à sept pour cent (7%)?
24 R Neuf mille dollars ($9,000.00), je
25 crois.
26 Q Oui, mais au point de vue valeur au
27 pair ou valeur de vente de ces actions? C'étaient des
28 actions de cent dollars, et n'est-il pas vrai que ces
29 obligations se vendaient cent six dollars et demi
30 ($106.50)?

1
2 R Tout ce que je comprends, Me Lalonde,
3 c'est que les obligations qui payaient sept pour cent
4 (7%) ont été vendues, et j'aimerais savoir à quel avantage.
5 Q Connaissez-vous la distinction entre
6 le taux d'intérêt d'une obligation et son rendement
7 effectif?
8 R Je ne m'y connais pas tellement en
9 finance.
10 Q Alors, est-ce qu'il n'est pas possible
11 que si vous vendiez une obligation qui a un taux d'in-
12 térêt apparent de sept pour cent (7%), alors que son
13 rendement effectif sera inférieur à sept pour cent (7%),
14 à cause de sa valeur capitale de l'obligation - si vous
15 avez une obligation, par exemple, qui vaut cent six
16 dollars et demi ($106.50), et qui porte un taux d'intérêt
17 apparent de sept pour cent (7%), le rendement effectif
18 de cette obligation sera de 5.55%, en dépit du sept pour
19 cent (7%) apparent sur l'obligation?
20 R .....
21 Q Connaissez-vous ces facteurs-là?
22 R C'est justement ce que j'aimerais
23 savoir.
24 Q Je pense, Votre Seigneurie, que j'en
25 discuterai avec le témoin en dehors de cette Cour et
26 lui expliquer en définitive la notion de rendement
27 effectif.
28 Q N'est-il pas vrai, monsieur Koenig,
29 que si vous pouvez obtenir une autre obligation, en
30 vendant, par exemple, les obligations de la cité de

Québec, qui ont un rendement effectif supérieur, que c'est une bonne transaction, même si le taux apparent était de sept pour cent (7%)?

R S'il est supérieur, oui. Maintenant, il est permis de se demander si ce facteur-là, dont vous parlez, le taux apparent et le taux non apparent, si les pilotes en étaient informés effectivement. Ce serait peut-être préférable. On ne se lançerait pas dans des conclusions semblables.

Q N'est-il pas vrai - vous dites que vous êtes parti avant la fin de l'assemblée du fonds de pension?

R Oui.

Q Alors, il est possible que cette information-là ait été donnée alors que vous étiez absent de l'assemblée, n'est-ce pas?

R Il est possible.

Q Et vous n'avez jamais cherché à vérifier si elle avait été donnée ou pas?

R Je n'ai pas cherché à vérifier, non.

Q Le paragraphe subséquent, vous terminez en disant qu'il serait peut-être fort utile de demander un amendement à la loi des fonds de pension, ce qui permettrait de prêter en première hypothèque. Est-ce que vous vous êtes informé auprès de vos administrateurs à savoir si vous pouviez prêter en première hypothèque, à l'heure actuelle?

R Je sais très bien qu'on ne peut pas le faire, mais ce n'est pas une raison pourquoi ça ne

peut pas se faire à l'avenir.

Q N'êtes-vous pas au courant qu'une opinion juridique a été donnée à votre Corporation du fonds de pension à l'effet que votre Corporation peut plaçer dans toutes les valeurs prévues à l'article 981 O du Code Civil, qui inclut les placements en première hypothèque?

R Tant mieux si c'est vrai.

Q Mais vous n'avez jamais cherché à obtenir cette information?

R Je suis certain que la majorité de mes confrères ignorent ce fait.

Q Est-ce que vous prenez connaissance des bilans qui sont envoyés par vos administrateurs?

R Je les lis de temps à autre, oui.

Q Et vous ne vous rappelez pas d'avoir pris connaissance d'un bulletin, vers le milieu de mil neuf cent soixante (1960), dans lequel on citait une opinion avisant les pilotes qu'ils pouvaient plaçer en première hypothèque?

R Je ne me souviens pas, non.

Q Votre Seigneurie, je désirerais déposer comme pièce une opinion juridique donnée par Me Paul Gérin Lajoie le vingt-deux (22) avril mil neuf cent soixante (1960), concernant le placement des deniers du fonds de pension des pilotes de Québec, à laquelle est annexé l'article 981 O du Code Civil.

LE PRESIDENT:

Ceci est l'opinion, ou est-ce que

c'est la publication dans le bulletin?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
C'est l'opinion même qui a été préparée à la demande de la Corporation, et qui cite en particulier l'article 369 de la Loi de la Marine Marchande de 1934.

LE PRESIDENT:
Comme nous n'aurons pas à étudier le bien fondé de l'opinion, ce qui nous intéresserait surtout, ce serait d'avoir la copie du bulletin, et que ce soit annexé à cette pièce-là pour compléter la preuve.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je crois quand même que l'opinion va être utile pour l'analyse ultérieure de la Commission concernant toute cette question de fonds de pension, quand même.

J'annexerai le bulletin à cette pièce qui est le numéro 634. Ce bulletin est un document intitulé "Bulletin spécial, fonds de pension de la Corporation des Pilotes pour le

havre de Québec et au-dessous, daté du premier (1er) septembre mil neuf cent soixante (1960), qui est signé: Wilfrid Ménard, trésorier, et qui porte en appendice l'article 981-O du Code Civil, et dans lequel on réfère à l'opinion donnée par Me Paul Gérin Lajoie.

LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES.

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

1 C A N A D A

2

3 COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

4

5 PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

6 Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur Harold A. RENWICK, commissaire,
7 Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

8
9
10
11

12 Le neuvième jour de septembre, l'an
13 mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme
14 témoin:

15

16 Capitaine MAURICE KOENIG -
17 TRANSQUESTION CONTINUEE.

18

19 Me MARC LALONDE, c.r.,
20 pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
21 Q Monsieur Koenig, passons, si vous
22 voulez, à la page 20 du texte français de votre mémoire:
23 Vous référez ici au transfert du poste de pilotage,
24 et je n'ai qu'une question à vous poser, c'est: Etes-
25 vous au courant que ce transfert a été accompli sur la
26 recommandation d'un comité nommé par le ministre des
27 Transports, et composé de trois ingénieurs du ministère
28 des Travaux Publics, de deux représentants du ministère
29 des Transports et de deux représentants des Pilotes?
30 Etes-vous au courant de ça?

R Oui, je suis au courant.

Q Et êtes-vous au courant de ce fait, que ce comité a recommandé à l'unanimité le site actuel?

R Oui, je suis au courant.

Q A la même page, vous recommandez aux pilotes de briller par leur présence aux assemblées. C'est certainement une recommandation que personne ne voudra vous contester. Cependant, vous avez assisté, je pense, à la dernière assemblée générale annuelle, n'est-ce pas?

R Oui, j'y ai assisté.

Q Et les minutes de cette assemblée démontrent qu'il y avait 61 pilotes sur 71 membres de la Corporation, qui étaient présents. Est-ce que vous considérez ceci comme une participation raisonnable aux assemblées?

R Ce n'est pas mal du tout.

LE PRESIDENT:

Q Et c'était tenu à quelle époque?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
En janvier mil neuf cent soixante-trois (1963). Les assemblées de la Corporation, en vertu des règlements, sont toujours le deuxième mercredi de chaque année.

C'est l'assemblée de mil neuf cent soixante-deux (1962), à la fin de

l'exercice financier de mil neuf cent soixante-deux (1962). Pour mil neuf cent soixante (1960), 51 sur 71; et pour mil neuf cent soixante et un (1961), 52 sur 65.

Q Page 21, vous déclarez que la présente administration ayant été trouvée incompétente soit, et je vous cite: "Soit appelée à résigner ses fonctions." A été trouvée incompétente par qui?

R Par moi, d'abord, Me Lalonde, et par plusieurs confrères qui m'ont fait part de leur opinion.

Q Et, incompétente en quoi?

R C'est une question qui est un peu large, je crois; est-ce que vous ne pouvez pas préciser quelque peu?

Q C'est vous qui avez écrit d'une façon extrêmement vaste et large; l'expression: La présente administration a été trouvée incompétente, - et j'aimerais obtenir de vous des précisions. Ce n'est pas moi qui ai écrit ce document, vous savez?

R Non, ce n'est pas vous, Me Lalonde, mais seulement, vous l'avez, comme bien d'autres personnes, lu et relu, je crois.

J'ai fait lire ce mémoire par un bon nombre de confrères, par un bon nombre, j'entends, environ la moitié des pilotes. Beaucoup d'autres l'auraient lu ou auraient aimé à le lire, et à la conclusion

de la lecture, à chaque fois, je leur demandais tranquillement ce qu'ils en pensaient , et ils ont souri, et ils ont très bien affirmé ...

Q Ils ont souri?

R Parfaitement, ils ont souri, parce que - vous permettez que je continue à vous répondre?

Q Je vous en prie.

R Ils ont souri, parce que les affirmations que vous avez déjà qualifiées de fantastiques, et qu'elles étaient le produit d'une imagination fertile, etc., etc., les ont surpris quelque peu, mais ils n'ont pu s'empêcher de conclure que ça s'était bien passé comme ça.

Q Alors, si je comprends bien, vous n'êtes pas en mesure de préciser davantage ce que vous entendez par: l'incompétence de l'administration actuelle?

R Ca n'a jamais été mon intention, Me lalonde.

Q Maintenant, vous demandez qu'elle soit appelée à résigner de ses fonctions. Appelée par qui à résigner de ses fonctions?

R Appelée, soit par une recommandation de la Commission Royale, et qui ouvrirait la porte à tous les pilotes en vue d'une élection, disons, plus démocratique, à mon avis; ou encore par une décision des pilotes eux-mêmes.

Q Ou encore par une décision des pilotes eux-mêmes?

R Qui concourrait avec les recommandations de la Commission.

Q C'est ce que vous entendez lire dans le texte anglais quand vous mettez "That they be forced to resign"?

R C'est ce que j'entends, oui.

Q Alors, qu'il y ait une recommandation de la Commission à cet effet-là, encore une fois...

LE PRESIDENT:

J'ai peur que dans ce temps-là, ce soit un nouveau bureau de direction, parce que chaque bureau de direction est appointé chaque année, et je ne crois pas qu'avant janvier mil neuf cent soixante-quatre (1964) nous ayions le temps de faire des recomandations quelconque.

LE TEMOIN:

R J'ai tout lieu de croire, Votre Honneur, que ce sera le même bureau, ou à peu près, parce que ç'a été le même depuis mil neuf cent soixante (1960).

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Mais il y a eu des changements quand même; il y a eu des membres du conseil d'administration qui ont été changés?

R Il y a eu de très legers changements qui ne changeaient rien à la structure; d'ailleurs, vous

les connaissez très bien.

Q Il y a eu des administrateurs qui ont été déplacés...

R Il y a eu des administrateurs qui ont été déplacés, mais au point de vue pratique ...

Q ... lors des élections, avec des bulletins de vote?

R Oui.

Q Et des élections contestées?

R Pas très fortement.

Q Il y a eu plusieurs candidats à certains postes?

R Il y avait plusieurs candidats désirables et plusieurs candidats indésirables.

Q Selon votre point de vue, comme dans d'autres élections?

R Pas seulement le mien.

Q Maintenant, vous demandez un mode d'élection plus démocratique, et vous demandez un vote secret et populaire, n'est-ce pas, dans votre mémoire, à la page 21, paragraphe suivant?

R Je demande simplement, Me Lalonde, qu'il soit permis à tous les pilotes de voter pour qui ils veulent.

Q Est-ce que ce n'est pas ce qui se produit - pardon, est-ce qu'à l'heure actuelle, chaque élection ne se fait pas par vote secret?

R Je considère qu'à l'heure actuelle le mode de vote comprend trop de variations, trop de complications pour l'intelligence des anciens qui hésitent

un peu à comprendre ce qui se passe aujourd'hui, d'ailleurs.

Q Je vous pose une question bien simple ...

R Je réponds aussi simplement que je le puis.

Q Est-ce qu'à l'heure actuelle, les élections se font par vote secret?

R En autant que je le sache, oui.

Q Et est-ce que ces élections-là ne sont pas faites à la suite d'une procédure prévue aux règlements, et que vous qualifiez de trop compliquée pour l'intelligence des anciens pilotes?

R Assurément, un peu à la façon des gens qui ne lisent pas leur police d'assurance.

LE PRESIDENT:

Q Au texte fin?

R Un peu, Votre Honneur.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Vous dites en outre qu'il ne faut pas laisser des armes dangereuses dans les mains de l'inexpérience, et je pense que votre argument consiste essentiellement à trouver que les administrateurs sont trop jeunes, en définitive, à votre avis?

R C'est à peu près cela, oui.

Q Savez-vous quel âge a votre président de la Corporation?

R Le président est plus jeune que moi,

ainsi que tous les directeurs, sauf un.

Q Si je vous disais que le président a le même âge que le président Kennedy, est-ce que vous trouveriez encore qu'il est trop jeune pour administrer votre Corporation?

R ..... est-ce que vous persistez dans votre question, maître?

LE PRESIDENT:

C'est une question d'opinion.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Vous mentionnez le fait que les biens du fonds de pension sont présentement administrés, et là je vous cite à la page 22 du mémoire:

"Sont présentement administrés par des jeunes gens dépourvus d'expérience et de maturité."

Etes-vous au courant du fait que contrairement à la pratique antérieure, le conseil d'administration de la Corporation chargée d'administrer le fonds de pension a retenu les services d'un conseiller financier, nommément monsieur Paul-Henri Guimond de la firme Clément & Guimont de Québec?

R C'est justement, Me Lalonde, ce qui m'a toujours chicoté: les dépenses exagérées des administrateurs.

Q Je ne parle pas des dépenses des administrateurs; je vous demande si vous êtes au courant

que monsieur Guimond agit comme conseiller financier du fonds de pension?

R Je ne suis pas au courant.

Q Vous n'êtes pas au courant. Et vous n'êtes pas au courant d'ailleurs si monsieur Guimond est rémunéré ou pas pour cette fonction?

R Je n'aimerais pas me prononçer sur cette question.

Q Est-ce que vous êtes au courant que la Corporation a en outre retenu les services du Trust Général du Canada pour aviser la Corporation en matière d'administration de son fonds de pension?

R Je crois en avoir entendu parler, oui. Mais on ne fait sûrement pas ces choses-là pour l'amour de son prochain, je crois.

Q Vous n'avez jamais demandé combien il en coûte à la Corporation pour obtenir ses services?

R Qu'il en coûte ce qu'il en coûtera, ça coûte encore trop cher, je crois. - Dépenses exagérées.

Q Peu importe les montants chargés?

R Les montants chargés sont certainement adéquats et se comparent favorablement aux dépenses de la présente administration.

Q Même si la Corporation faisait - obtenait un rendement beaucoup plus élevé sur ces placements et obtenait une meilleure administration, et même si monsieur Guimond ne charge rien pour ses services, ce serait encore une dépense exagérée?

R Monsieur Guimond, si, comme vous le dites, donne des conseils, il s'occupe des placements et autres, il est sûrement intéressé dans l'affaire, qu'on y pense ce qu'on veuille.

Q Vous ne vous êtes jamais informé aux assemblées à savoir ce qu'il en coûte...

R Non.

Q Vous terminez le dernier paragraphe de la page 22 en disant qu'il est difficile d'admettre que les enfants administrent les biens qui sont la propriété de leurs parents. - Encore une fois, vous trouvez que vos administrateurs, à l'heure actuelle, peuvent être considérés comme des enfants par rapport aux gens qu'ils représentent?

R Moi, je me comprends bien, et ceux qui ont lu le mémoire se comprennaient très bien.

Q Est-ce que je vous interprète bien en déclarant que c'est ce que j'ai dit qui représente une interprétation correcte de votre déclaration?

R Vous avez dit ce qui équivalait au fait que les présents administrateurs n'ont pas l'expérience voulue pour administrer tous ces fonds et pour administrer le pilotage en général.

Q Page 23, vous voulez retourner, si je ne me trompe pas, à l'ancien système d'apprentissage, afin de permettre aux canadiens français de s'y inscrire?

R C'est bien ça, oui.

Q Est-ce qu'il y a quelque discrimina-

tion que ce soit dans le système actuel, à l'égard des Canadiens français?

R Je ne crois pas, dans le moment; mais la chose est toujours possible à l'avenir.

Q Est-ce qu'il existe quelques dispositions dans le système actuel d'apprentissage qui seraient susceptibles de causer préjudice aux Canadiens français?

R Disons simplement, Me Lalonde, que l'ancien système qui prévoyait que soit les enfants des pilotes ou les parents des pilotes ou quelqu'un qui était relié de quelque façon que ce soit aux familles des pilotes avaient une certaine préférence, à cause de la proximité de la profession, que les jeunes qui ont 16 ans ne savent pas du tout ce qu'ils vont faire à l'avenir, ne savent pas même ce que c'est, alors, vous aurez quelqu'un pour les conseiller, et voici justement que le département du Transport s'est toujours un peu objecté - j'ai ici deux lettres qui remontent assez loin, en mil neuf cent cinquante-quatre (1954) et mil neuf cent cinquante-cinq (1955), je crois, où on parlait déjà de l'abolition de cette liste des apprentis; on disait que la profession était en quelque sorte fermée aux gens de l'extérieur, ce qui n'était pas tout à fait vrai à ce moment-là.

Par contre, je comprends très bien qu'un médecin ou un notaire ou un homme dans une profession quelconque soit quelque peu intéressé à pousser son fils dans la même direction. Alors, je ne vois pas

beaucoup pourquoi toutes ces objections ont été soulevées au cours des années parce que les pilotes poussaient soit leurs enfants ou leurs neveux ou leurs connaissances dans la même direction.

Q Alors, vous voudriez revenir à l'ancien système?

R Je crois que ce serait préférable, oui.

Q Et n'est-il pas vrai que le système actuel a été préparé par les pilotes eux-mêmes qui ont employé des techniciens pour le préparer?

R Je ne sais pas qui les pilotes ont employé, seulement, le système qui s'annonce présentement, tel qu'il est mentionné dans les recommandations de la Fédération s'apprête, comme je le précise dans mon mémoire, à la triste routine du service civil, - je regrette d'employer cette expression.

Q N'est-il pas vrai que votre Corporation a mis sur pied un comité pour étudier un plan d'apprentissage, et a approuvé le plan d'apprentissage tel qu'adopté - tel que proposé par le gouvernement, wt qu'il a été finalement adopté, et encore une fois, je crois, proposé par le gouvernement, et à la suite de travaux préparés par les pilotes?

R Je suis au courant qu'il a été adopté, ma je ne suis pas du tout d'accord avec cette adoption.

Me JEAN BRISSET, c.r.,

pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Koenig, je comprends que vous êtes canadien de naissance, n'est-ce pas?

R Oui monsieur Brisset.

Q Est-ce qu'il y a d'autres membres de votre famille qui sont actuellement dans le pilotage, ou qui l'ont été dans le passé?

R Il y a des oncles et des cousins, oui Me Brisset.

Q Est-ce qu'il y en a à l'heure actuelle?

R Il reste un oncle et quelques cousins.

Q Est-ce que votre père était pilote lui-même?

R Mon père n'était pas pilote.

Q Votre grand-père?

R Mon grand-père non plus.

Q Est-ce qu'ils étaient des gens de mer?

R Ils étaient tous des gens de mer, oui.

Q Ici dans la Province de Québec?

R Mon père, dans la Province de Québec, la plupart du temps; mon grand-père à l'étranger.

Q Maintenant, monsieur Koenig, vous nous avez parlé de votre incarcération durant la guerre, et si j'ai bien compris, il s'agissait d'un camp de concentration en Allemagne, n'est-ce pas?

R Il s'agissait d'un camp d'internement pour prisonniers civils, mais à ce moment-là les prisonniers civils, si les Allemands, dans le cours de la dernière guerre, étaient tantôt prisonniers civils, tantôt prisonniers militaires;

1 ça dépendait un peu de l'attitude des Allemands d'un jour à l'autre.
2 Q Monsieur Koenig, voulez-vous nous
3 dire comment il est arrivé, brièvement, que vous ayez été pris
4 par les Allemands et mis en camp de concentration ou d'interne-
5 ment? Est-ce que vous étiez sur un navire quand l'internement
6 s'est produit?
7 R J'étais officier sur un navire canadien
8 et qui a été intercepté par un croiseur de surface allemand.
9 Q A quel endroit?
10 A A cinq cents (500) milles, environ,
11 à l'ouest de l'Afrique Occidentale.
12 Q Quel était le nom du navire sur lequel
13 vous étiez officier?
14 R Ce navire s'appelait le "Canadolite".
15 Q C'était un pétrolier?
16 R Un pétrolier.
17 Q De quelle compagnie?
18 R La compagnie Imperial Oil, Toronto.
19 Q A quelle date cet internement est-il
20 arrivé?
21 R Ceci s'est passé le vingt-cinq (25) mars
22 mil neuf cent quarante et un (1941).
23 Q Vous avez été en Allemagne, en interne-
24 ment, jusqu'à la fin de la guerre, j'imagine?
25 R Jusqu'à la fin de la guerre, oui.
26 Q Monsieur Koenig, depuis combien de
27 temps, ou plutôt depuis quel âge allez-vous en mer?
28 R Je vais en mer depuis l'âge de seize
29 (16) ans, c'est-à-dire: juillet mil neuf cent trente et un (1931).
30 Q Alors, vous avez laissé l'école, je

1 présume, aux environs de l'âge de seize (16) ans?

2 R — Précisément. Je suis embarqué deux (2)
3 mois après.

4 Q — Je présume que vous ne vous considérez
5 pas comme un homme de lettres?

6 R — Pas tout à fait, non.

7 Q — Dans l'exercice de vos fonctions, j'imagine
8 que vous ne vous promenez pas avec un dictionnaire sous le bras?

9 R — Pas du tout, Me Brisset.

10 Q — Vous avez été contre-interrogé assez
11 longuement par mon savant ami, à l'aide d'un dictionnaire, et je
12 voudrais revenir sur certaines définitions qu'on vous a données au
13 cours de ce contre-interrogatoire, particulièrement à la page
14 6,347 du texte anglais. On vous a demandé si la formule suivante
15 était bien une définition de la dictature, et je traduis librement:
16 une dictature est un régime qui se maintient au pouvoir par la
17 violence, à l'encontre de l'opinion de la majorité des citoyens.
18 Vous vous rappelez de cette définition qui vous a été donnée?

19 R — Parfaitement, oui.

20

21 Me MARC LALONDE, c.r.,
22 pour la Fédération des Pilotes:
23 Votre Seigneurie, je tiendraisà dire
24 qu'il ne s'agit pas de la définition du
25 dictionnaire dans ce cas donnée.

26 Me JEAN BRISSET, c.r.,
27 pour la Féd. des Armateurs du Canada:
28 Je me corrige: il s'agit de la définition
29 de Me Lalonde.

30 Q — Monsieur Koenig, êtes-vous d'accord que

1 le régime de Hitler était une dictature?
2 R Je suis parfaitement d'accord, oui.
3 Q Je crois d'ailleurs que vous l'avez dit
4 au cours de votre témoignage?
5 R Oui, je l'ai dit.
6 Q Savez-vous cependant que, d'après
7 l'histoire , tel qu'on la connaît maintenant, le peupleallemand,
8 en majorité, supportait Hitler?
9 R Apparemment, oui.
10 Q Savez-vous également, monsieur Koenig,
11 que l'on a dit que le régime de l'Union Nationale, sous monsieur
12 Duplessis, était aussi une dictature?
13
14 Me MARC LALONDE, c.r.,
15 pour la Fédération des Pilotes:
16 On s'est fait expulser de la Chambre,
17 aussi.
18
Me JEAN BRISSET, c.r.,
19 pour la Féd. des Armateurs du Canada:
20 Q Avez-vous déjà entendu dire ça, monsieur
21 Koenig?
22 R Je l'ai déjà entendu dire, et je suis un
23 peu d'accord avec cette déclaration.
24 Q Seulement, le régime était maintenu au
25 pouvoir par la majorité des électeurs, n'est-ce pas?
26 R Parfaitement. Avec un peu de coercition;
27 un peu moins qu'il y en a eu en Allemagne, par exemple.
28 Q N'est-il pas possible, monsieur Koenig,
29 qu'il y ait plusieurs degrés et plusieurs formes de dictatures,
30 n'est-ce pas?

R Parfaitement, il y a plusieurs formes.

Q N'est-il pas possible, monsieur Koenig, aussi, queparfois un régime dictatorial est maintenu au pouvoir à l'aide de sa propagande et des idées qu'il diffuse parmi la population?

R C'est généralement sa première arme, oui.

Q Vous nous avez parlé, monsieur Koenig, du Bill S-3, qui a été présenté devant la Chambre des Communes, si je me rappelle bien, en mil neuf cent cinquante-neuf (1959)?

R Oui, j'en ai parlé.

Q Dans votre mémoire et dans votre témoignage, - j'ai compris - corrigez-moi si j'ai tort - qu'à ce moment-là les pilotes croyaient qu'en vertu de ce bill, on pourrait, ou on allait exempter tous les navires du pilotage, y compris les navires étrangers. Est-ce que c'était là votre impression?

R Je crois surtout que les pilotes étaient assez mal informés au sujet de ce bill. Moi-même, je ne savais pas du tout en quoi il consistait, jusqu'à tout récemment où on l'a lu et relu un peu plus, il y a deux (2) ans, à l'époque que vous mentionnez, bien peu d'entre nous savaient exactement en quoi il consistait.

Q N'est-il pas vrai que l'impression générale parmi les pilotes, aussi bien que chez vous, était que le but de cette législation était d'exempter éventuellement les navires du pilotage, y compris les navires étrangers, et non pas seulement les navires des lacs?

R Je crois que c'était un peu notre impression, oui.

Q Est-ce que vous avez été mis au courant,

de même que vos confrères, à ce moment-là, des déclarations faites par les représentants des Armateurs de Navires de Haute-Mer à l'effet qu'ils n'avaient jamais demandé d'exemptions de pilotage, qu'ils n'avaient pas l'intention d'en demander et n'en demandaient pas?

R ....

Q Est-ce qu'on vous a mis au courant de ces déclarations publiques faites par les Armateurs?

R Oui. J'aimeraisbien préciser ici en même temps, Me Brisset, que l'Association qu'on appelle Dominion Marine, de concert avec Lake Carriers' Association étaient surtout de ceux quidemandaient des exemptions.

Q Mais vous a-t-on mis au courant, parmi les pilotes de votre Association, que les Armateurs - je parle des armateurs qui s'intéressent à la navigation océanique, avaient fait une déclaration publique qu'ils ne demandaient pas d'exemption, qu'ils n'en avaient jamais demandé et n'en demanderaient pas à l'avenir; qu'ils considéraient le pilotage nécessaire aux navires océaniques?

R Je crois qu'on a fait des déclarations à cet effet, mais je ne me souviens pas très bien que les messieurs du temps aient précisé la nuance quiexistait entre les organisations, mais je me souviens assez bien qu'on a mentionné que les armateurs, comme vous dites, nous paraissaient plus conciliables en cette matière que les navires qui sillonnaient les Grands Lacs.

Q A tout événement, si j'ai bien compris votre témoignage - corrigez-moi si j'ai tort - c'est qu'à ce moment-là, on a laissé comprendre aux pilotes de Québec qu'il devenait nécessaire pour eux de se joindre à la Fédération, de façon à présenter un front commun, uni, pour sauvegarder leurs droits;

qu'il était question de vie ou de mort pour eux?

R Je crois que c'est un peu ça qu'on nous a fait comprendre, oui.

Q Maintenant, monsieur Koenig, toujours sur le sujet des dictatures, est-il exact de dire - corrigez-moi de nouveau si j'ai tort - qu'un des aspects de la dictature est ceci: c'est de chercher à perpétuer son pouvoir, à rester en fonction, en office?

R Evidemment, c'est un peu là l'explication de la présente structure de l'administration.

Q La Corporation des Pilotes...

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Canadian Merchant Service Guild:
Est-ce que mon confrère veut dire par là qu'un gouvernement qui veut se faire réélire fait un peu de dictature?

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Koenig, la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent nous a fait parvenir une liste de ses administrateurs durant les trois dernières années, et je voudrais vous la soumettre et vous demander si à votre connaissance personnelle ce sont bien là les administrateurs qui ont été en office durant les années concernées?

R En autant que je le sache, oui, c'est bien ça.

Q N'est-il pas vrai que la liste - le nom de monsieur Gaston Rousseau y revient chaque année, comme président, je crois?

R Il est bien vrai. Par contre, je crois

qu'il y a un règlement quelconque dans la structure qui prévoit deux années d'administration pour le président, et que par la suite, il devient en quelque sorte président honoraire, et il cède sa place à quelqu'un d'autre.

Q Et il demeure quand même, je comprends, administrateur?

R Evidemment, c'est ce qui s'est passé.

Q C'est ce qui s'est passé?

R Oui.

Q Pourriez-vous produire cette liste comme exhibit 635?

R .....

Q Maintenant, je voudrais vous soumettre une liste des membres du Conseil d'Administration de la Fédération des Pilotes du St-Laurent depuis qu'elle a été constituée, c'est-à-dire en mil neuf cent soixante (1960). A votre connaissance personnelle, êtes-vous au courant que ce sont bien là les officiers de la Fédération des Pilotes du St-Laurent pour les années concernées?

R Je crois bien que oui.

Q Est-ce que vous y revoyez, oui ou non, les mêmes noms, en ce qui regarde les principaux officiers que vous avez vus sur la liste des officiers de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent?

R A peu de choses près, monsieur Brisset. Surtout pour les officiers suppérieurs.

Q Voulez-vous produire cette liste comme exhibit 626?

R .....

Q Maintenant, monsieur Koenig, vous nous

avez parlé de la formule d'adhésion que doit signer un pilote pour devenir membre de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, dans votre district?

R Oui.

Q Pourriez-vous nous donner un peu plus de détails - je n'ai pas très bien saisi votre témoignage - et nous expliquer comment il se fait que vous êtes venu à signer cette formule d'adhésion?

R Mon intention première n'était pas de signer cette formule. D'abord, sur le conseil de plusieurs pilotes plus âgés que moi.

Par la suite, j'ai remarqué que quelques-uns de ces pilotes, pour des raisons mieux connues d'eux-mêmes, s'étaient décidés à signer dans la Corporation - des gens que j'estimais beaucoup, les conseils desquels j'ai toujours écouté. Alors, à un moment donné, j'ai décidé de signer.

D'ailleurs, à ce moment-là, il y avait une propagande assez forte comme il s'en fait toujours au sujet de délais: on disait par exemple que quelqu'un qui ne signait pas avant telle ou telle date trouverait la chose beaucoup plus compliquée, plus difficile, peut-être plus coûteuse par la suite.

Le lendemain de ma signature, j'ai justement téléphoné à quelques pilotes, et on m'a raccroché au nez le téléphone en me traitant d'imbécile, et je m'aperçois bien aujourd'hui qu'ils avaient raison.

Q Monsieur Koenig, quand vous avez signé cette formule d'adhésion, est-ce qu'on vous avait soumis à ce moment-là un texte des règlements projetés de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent?

R On m'avait soumis un texte, comme vous

dites, oui.

Q Est-ce que vous l'aviezexaminé, étudié?

R Je l'ai examiné, et à ce moment-là, je n'y ai pas vu tellement de différence avec la structure de l'Association précédente, excepté qu'on parlait beaucoup de la présence d'hommes de loi qui serait nécessaire, pas que j'en veuille aux hommes de loi, et qu'il y aurait une protection un peu plus solide pour les membres de la nouvelle Corporation que celle de l'Association précédente, et à part ça, il y avait toujours l'idée de faire esprit de corps avec tout le monde, parce qu'un corps divisé, qui l'est encore aujourd'hui, malheureusement quelque peu divisé, perd beaucoup de sa solidité.

Alors, c'est un peu pour ces considérations, comme un applicant de police d'assurance, lequel j'ai mentionné tout à l'heure, j'ai signé pour la Corporation.

Q Maintenant, après que vous ayez signé, est-ce qu'il y a eu des changements de faits dans les règlements de la Corporation, changements au texte original qui vous avait été soumis?

R Je ne crois pas qu'il y en ait eu; je ne crois pas qu'il y en ait eu, à ma connaissance.

Q Monsieur Koenig, avez-vous jamais compris, et si vous l'avez compris peut-être que vous pourriez nous l'expliquer, de quelle façon l'administration et la Corporation se liaient l'une à l'autre, une fois que la Corporation aurait été proprement constituée?

R .....

Q Vous étiez déjà membre, je comprends, de l'Association, n'est-ce pas?

R Tous les pilotes, à ce moment-là, étaient

membres de l'Association.

On m'a appris beaucoup de choses ce matin, entre autres la signature de tous les nouveaux pilotes depuis mil neuf cent soixante (1960), dans l'Association. Le motif de cette signature, je ne le connais pas. Je crois que le fait que ces signatures existent prouve surtout qu'on a craint de se mettre les pieds dans les plats, comme on dit, du côté légal, parce que personne n'avait le droit de renoncer à l'Association, à moins que tous soient d'accord.

Alors, tant qu'il demeurait un seul pilote dont la signature avait force dans l'Association, les autres n'avaient pas le droit d'y renoncer, et je ne vois pas aujourd'hui très bien comment on a permis - comment le gouvernement a donné la permission, l'octroi d'une charte pour la Corporation, quand on savait surtout au dernier moment que tous ne signeraient peut-être pas pour cette Corporation.

Q A tout événement, si j'ai bien compris, vous ne pouvez plus résigné de la Corporation?

R Je ne peux pas résigner de l'Association, parce qu'il y a là un paragraphe dans la structure de l'ancienne Association qui dit très bien qu'on ne peut pas le faire, à moins que tous les membres soient d'accord; seulement, je crois très bien qu'il est possible, à cause de la lacune que j'ai mentionnée tout à l'heure, que la Commission, dans les conclusions de son enquête, puisse laisser une porte ouverte à ceux qui voudront se retirer de la Corporation.

Q Avez-vous songé à vous retirer de la Corporation, vous-même?

R J'aimerais beaucoup à le faire, ainsi que plusieurs de mes confrères.

Q Avez-vous fait des démarches pour le faire?

R Je l'ai demandé peu de temps après avoir signé, précisément après m'être fait apostropher au téléphone de cette façon, ce qui m'a ouvert les yeux un moment trop tard, et par la suite aussi, nous avons consulté quelques avocats, et ces avocats nous ont dit à ce moment-là - nous étions quelquefois en groupe, quelquefois seuls - qu'ils feraient l'impossible, qu'ils tenteraient de trouver une porte de sortie, mais les lettres patentes sont sorties tout à coup, et si on se souvient bien, par l'Honorable Courtemanche - je répète bien le nom "Courtemanche" - c'est arrivé très vite, ç'a coûté très cher, et à ce moment-là, on nous a dit simplement qu'il était un peu tard, que c'était beaucoup plus difficile.

Q Avez-vous tenté tout de même de présenter une lettre de résignation à la Corporation?

R Je ne l'ai pas fait parce que j'avais peu d'espoir.

Me MARC LALONDE c.r.,
Pour la Fédération des Pilotes:
Pour clarifier le dossier, les lettres patentes de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent ont été émises par monsieur Louis Lesage pour le secrétaire d'Etat intérimaire qui à l'époque était l'Honorable Léon Balcer.
Tandis que je suis sur mes pieds, Votre Seigneurie, j'aimerais à récuser l'exhibit 636, la liste des noms des membres de la Fédération. J'aimerais attirer

1
2 l'attention de la Commission sur la
3 pièce 636, intitulée "Liste des noms
4 des membres du Conseil de la Fédération
5 des Pilotes du St-Laurent", et déclarer
6 que cette pièce n'est pas conforme à la
7 réalité quant aux noms des administra-
8 teurs.
9 Une liste complète sera produite en temps
10 et lieu.
11 LE TEMOIN:
12 R Est-ce que je pourrais dire ici, Votre
13 Seigneurie, que je demande pardon à la Commission, je me suis
14 mépris un peu ici: ce sont les lettres patentes de la Fédération
15 qui ont été émises par l'entremise du Sénateur Courtemanche, mais
16 j'étais sincère tout à l'heure quand j'ai dit que c'était les lettres
17 de la Corporation, parce que je le croyais à ce moment-là.
18 C'est une erreur qui s'est glissée parmi
19 toutes les autres préoccupations.
20 Me JEAN BRISSET, c.r.,
21 pour la Féd. des Armateurs du Canada:
22 Alors, au sujet de la pièce 636, Votre
23 Seigneurie, je dois dire que l'origine en
24 est le secrétaire de cette Commission
25 qui m'a dit l'avoir obtenu des officiers
26 de la Fédération.
27 Je comprends très bien qu'une erreur
28 est toujours possible. Alors, sujet à
29 correction, je demanderais à ce que la
30 pièce reste au dossier.

1
LE PRESIDENT:
2
La pièce restera au dossier, et les
3
corrections seront faites éventuellement.
4
5
Me JEAN BRISSET, c.r.,
6
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
7 Q Monsieur Koenig, une des critiques que
8 vous avez adressées à l'égard de l'administration de laCorporation
9 à l'heure actuelle avait trait aux tours qui étaient accordés à cer-
10 tainspilotes qui ne faisaient pas actuellement les voyages pour les-
11 quels on leur accordait ces tours. Mais je voudrais attirer votre
12 attention sur l'exhibit numéro 597 - malheureusement, je ne crois
13 pas que le secrétaire a les exhibits aujourd'hui - je vais vous re-
14 mettre le mien et je voudrais que vous regardiez à la page intitu-
15 lée " ^nnexe "B" suite, " et me dire quels ont été le nombre de
16 tours accordés aux pilotes de votre district pendant l'année mil
17 neuf cent soixante-deux (1962)?
18 R .....
19 Q Au bas de la page, à gauche?
20 R .....
21 Q $7,990.00...
22
LE PRESIDENT:
23
Laissez le témoin prendre son temps
24
pour examiner le dossier; il n'y a rien
25
qui presse.
26
LE TEMOIN:
27
28 R J'ai mal compris votre question, Me
Brisset; je croyais que vous parliez des tours sans avoir fait le
29
travail concerné.
30

Me JEAN BRISSET, c.r.,

pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Je parlais tout à l'heure du nombre des tours accordés à tous les pilotes du district?

R Oui, je vois bien ici: $7,990.50.

LE PRESIDENT:

Je crois que dans la question, c'est le mot "accordés" qui porte à confusion. C'est le nombre de tours qui apparaît...

Me JEAN BRISSET, c.r.,

pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Qui apparaît, c'est exact.

Q Maintenant, monsieur Koenig, je voudrais attirer votre attention sur l'exhibit 598 produit par, je crois, le surintendant de votre district, et je voudrais que vous me donniez en comparaison le nombre total des voyages faits par les pilotes durant la même saison?

R Pour répondre à votre question, ici, il me faudrait faire une addition, je crois.

Q Si vous regardez au bas de la page, à gauche, je crois qu'on vous donne ce chiffre sous l'en-tête "Aggregage number of trips"?

R Vous avez parfaitement raison. Alors, en mil neuf cent soixante et un (1961)...

Q En mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R En mil neuf cent soixante-deux (1962): $7,359.00.

Q Maintenant, je crois qu'il y a un témoin qui nous a dit, au cours de cette enquête, qu'au point de vue moné-

taire, un tour équivalait approximativement à une somme de $125.00. Etes-vous d'accord?

R Je crois que c'est à peu près ça, oui.

Q Comme il s'agit ici d'un simple calcul mathématique, je me permettrai de le faire pour vous: la différence entre les tours apparaissant au bilan de la Corporation et le voyages réels apparaissant aux statistiques du Département de 631 voyages et demi.

Q Vous avez fait une simple soustraction...

Me MARC LALONDE c.r., pour la Fédération des Pilotes: Mon objection est la suivante: c'est que sur ce point, inconsciemment, mon confrère risque d'induire le témoin et la Commission en erreur ici, pour la bonne raison que dans le bilan, on parle de pilotage, de tours; et que dans la pièce 589 on parle de "trips". Et il est bien connu parmi les gens qui connaissent le pilotage que les voyages de pilotage, ce qui est indiqué comme pilotage ici au bilan, et ce qui est indiqué comme "trips" au rapport du Ministère n'est pas identique.

Tout au moins, je peux dire que mon confrère n'a pas démontré devant la Commission qu'il s'agit de la même base, et je puis affirmer qu'il ne s'agit pas de la même base. On attribue un tour et demi

pour un pilotage au Saguenay, àlors qu'ici c'est compté comme un "trip".

LE PRESIDENT:
Est-ce que la preuve est faite actuellement qu'un tour au Saguenay est un voyage et demi? Je ne crois pas.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Fédération des Pilotes:
Elle n'est pas faite à l'heure actuelle, mais je crois que mon confrère, par ailleurs, devrait être chargé lui-même, s'il veut utiliser une telle documentation, de faire la preuve que les deux chiffres cités ici coincident aux mêmes termes.

LE PRESIDENT:
Laissez faire votre confrère, et s'il fait erreur, vous serez capable de faire une preuve pour démontrer qu'il a fait erreur.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Fédération des Pilotes:
Je veux lui épargner du temps.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Sur cette question, monsieur Koenig, j'avais compris - corrigez-moi si j'ai tort - qu'un tour équivalait à un voyage. Est-ce exact?

R C'est-à-dire qu'il y a une distinction, il y a une nuance à observer ici: d'abord, le District de Pilotage de Québec est divisé en trois sections pour le tarif: il y a un tiers, deux tiers et trois tiers de tarif. Les délimitations exactes, je crois qu'il est superflu de les donner - tandis que les tours peuvent être un demi-tour ou un tour. Il n'y a pas de tiers de tour ou de deux tiers de tour.

De toute façon, malgré tout ce qui a été avancé tout à l'heure, le fait qu'il y a une lacune entre le travail accompli et le travail alloué comparativement au salaire, cette lacune existe quand même, et elle est considérable.

Q A tout événement, monsieur Koenig, je vous soulignais qu'il y avait une différence de 631 ½ tours entre les deux chiffres apparaissant au bilan de la Corporation et aux statistiques du pilotage. Maintenant je voudrais vous demander si en regard de cette différence, s'il y a moyen de savoir quels ont été les tours actuellement alloués pour des voyages qui n'ont pas été faits?

R Je crois, Me Brisset, qu'il serait préférable, un peu plus tard, peut-être en fin de journée, de demander au surintendant intérimaire du pilotage, monsieur Arthur Maheux, de vous répondre sur cette question. Je suis à peu près certain qu'il pourra satisfaire toutes vos exigences.

Q En fait, est-ce que les pilotes en activité sont informés du nombre de tours alloués pour des voyages qui ne sont pas faits? Est-ce qu'on vous donne des rapports à ce sujet?

R Les pilotes sont maintenant légèrement mieux informés qu'ils ne l'étaient au début.

Q Quand vous dites "maintenant", depuis

combien de temps?

R Je dis "maintenant", disons: depuis les débuts de cette enquête.

Q Et de quelle façon cette information vous est-elle donnée?

R En s'informant comme par hasard au bureau du pilotage. Ca ne nous arrive certes pas par lettre circulaire, comme les autres informations dont on se vante assez fortement; il faut s'en informer par des chemins détournés, des moyens détournés.

Q Monsieur Koenig, à la pièce 597, qui est le bilan de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent pour mil neuf cent soixante-deux (1962), il y appert un item parmi les dépenses, qui est celui-ci: honoraires d'Association, $23,100.00. Etes-vous en mesure de me donner des éclaircissements sur cet item? Quels sont les honoraires ainsi mentionnés?

R Est-ce que vous pourriez répéter, s'il vous plaît, le montant?

Q "Honoraires d'Association, à l'annexe A, $23,100.00". Si vous voulez examiner le tout.

R Je serais fort en peine de vous donner des détails sur ce montant.

Q A tout événement, vous y participez, n'est-ce pas?

R Oui, un peu malgré mon gré.

Q Et ces honoraires sont payés, indirectement si vous voulez, mais par les pilotes qui sont membres de la Corporation, n'est-ce pas?

R Ces honoraires sont payés par tous les

1 pilotes du district de Québec,qu'ils soient membres de la Corpora-
2 tion ou non.
3 Q Voulez-vous dire que les six (6) ou sept
4 (7) pilotes du district de Québec qui, commevous l'avez dit, ne
5 sont pas membres de la Corporation, paient quand même ces hono-
6 raires de l'Association?
7 R En autant que je le sache, oui.
8 Q Monsieur Koenig, dans votre mémoire,
9 vous nous parlez de statistiques fournies par le Département du
10 Transport au sujet de la charge de travail des pilotes, et vous
11 critiquez ces statistiques. Je voudrais vous demander: en moyenne,
12 quel est le nombre de voyages que fait par semaine un pilote dans
13 votre district?
14 R Ca peut varier, disons de trois (3) à
15 cinq (5).
16 Q N'est-il pas plus exact de dire que la
17 moyenne est d'environ trois (3) voyages par semaine?
18 R Ce serait peut-être plus exact, oui.
19 Ca varie un peu d'un pilote à l'autre, si vous voulez, en moyenne,
20 c'est bien ça, au cours de la saison.
21 Q Et puis, ces voyages peuvent varier de
22 combien de temps à combien de temps? Quelle est la durée moyenne
23 d'un voyage?
24 R Ces voyages peuvent varier de six à
25 sept heures, et ils peuvent se prolonger jusqu'à vingt-quatre (24)
26 ou trente (30) heures, assez facilement, dépendant des circons-
27 tances.
28 Q Est-il exact de dire qu'un voyage de
29 vingt-quatre (24) ou trente (30) heures est un voyage un peu hors
30 de l'ordinaire? C'est un peu exceptionnel?

R C'est un peu exceptionnel, mais il y a plusieurs voyages qui durent quinze (15) à dix-huit (18) heures, par exemple.

Q Dans votre mémoire, vous nous parlez aussi de droits de pilotage, qui, dans le cas présent, sont en majeure partie payés par des armateurs étrangers. Sur quoi vous basez-vous pour faire cette affirmation?

R Je me base sur le fait, un peu comme l'homme de la rue: je vois des navires qui remontent et redescendent le St-Laurent, et ces navires, pour la plupart, flottent un pavillon étranger.

Q Monsieur Koenig, je comprends que pendant vos années de pilotage vous avez été pilote, je crois, pilote spécial de Saguenay Shipping, n'est-ce pas?

R Pendant cinq (5) ans, oui.

Q Quelles étaient les années concernées? De quelle année à quelle année?

R De mil neuf cent cinquante-deux (1952) à mil neuf cent cinquante-six (1956) inclusivement.

Q Prenons la dernière année, par exemple, mil neuf cent cinquante-six; êtes-vous au courant que Saguenay Shipping, dans cette période-là, ou Saguenay Terminal Limited, comme cette compagnie s'appelait à ce moment-là, avait une flotte d'environ cent navires , si pas plus?

R A peu de choses près, oui.

Q Etes-vous au courant des termes des contrats en vertu desquels cette flotte était opérée?

R Il y avait d'abord quelques-uns de leurs navires proprement dits qui à ce moment-là consistaient peut-être en cinq (5) ou six(6) , ce qui était très peu; la balance comportait

surtout des chartes à assez longs termes.

Il y a un pourcentage de navires qui font ce qu'on appelle un voyage à charte. Ça comporte un voyage purement et simplement, et ça se termine à la fin du voyage; mais le gros chiffre des affretages de la Saguenay comportait des chartes de trois (3) à dix (10) ans.

Q En d'autres termes, si j'ai bien compris votre témoignage, il y avait à ce moment-là six (6) navires qui étaient la propriété de Saguenay, et le reste étaient des navires soit de charte-partie, et des navires battants pavillon étranger?

R C'est bien ça.

Q C'est là-dessus que vous vous basez pour dire que les frais de pilotage étaient payés par des armateurs étrangers?

R Indirectement. Entendons-nous bien: étrangers, ils le sont toujours.

Si ces navires ne venaient pas ici faire leurs voyages, si ces navires ne faisaient pas partie intégrante du commerce canadien... la raison de cet échange de sommes d'argent, si vous voulez, n'existerait pas.

Q Monsieur Koenig, êtes-vous au courant de la formule en usage sur le Continent Américain, y compris le Canada, de charte-partie, qui s'appelle: le New-York Produce Exchange Form?

R Je n'ai pas lu cette formule, non.

Q Alors, vous ne savez pas qu'en vertu de cette formule de charte-partie qui est en usage ici, les frais de pilotages sont toujours payés par l'affréteur, et non pas par l'armateur?

R Je répondrai à votre question que le

point que je voulais apporter dans mon mémoire était que les sommes versées par les armateurs, comme vous dites, ou les compagnies, n'étaient pas défrayées par l'homme qui paie les taxes. C'est ça en quoi je voulais en venir, en réalité.

Q Considérez-vous, monsieur Koenig, que vous pouvez avoir tort ici, si je vous dis que les frais de pilotage dans le monde maritime, lorsqu'il y a charte-partie, sont normalement payables par l'affréteur et non pas par l'armateur, et vous allez admettre que Saguenay Shipping est une compagnie canadienne?

R Si vous voulez, oui.

(ADVENANT 12:55 HEURES P.M., LA COUR EST AJOURNEE A 2:30 HEURES P.M.)

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT -

Je soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G.OSCAR BOISJOLY,
Sténographe officiel.

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

1 C A N A D A
2
3 COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

4
5 PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président
6 Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
7 Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.
8
9
10
11
12 Le neuvième jour de septembre, l'an
13 mil neuf cent soixante et trois, acomparu comme témoin:
14
15 Capitaine MAURICE KOENIG -
16 TRANSQUESTION CONTINUEE.
17
18 Me JEAN BRISSET, c.r.,
19 pour laFéd. des Armateurs du Canada:
20 Q Monsieur Koenig, on a parlé ce
21 matin de tours accordés à certains pilotes dans le cas
22 de voyages qui n'étaient pas faits actuellement, pour
23 les compenser de vacation aux assemblées, etc. Je vou-
24 drais vous demander maintenant si à vous-même, on a
25 accordé des tours pour vos vacations ici, devant la
26 Commission, pour donner témoignage?
27 R Pas encore, non.
28 Q En avez-vous demandé?
29 R Je n'en ai pas demandé.
30 Q Vous avez critiqué dans votre mémoire

les conventions auxquelles les pilotes de votre district sont invités, alors que certains pilotes n'y assistaient pas, mais encore payés par les frais qui sont encourus. Voulez-vous nous expliquer de quelles conventions il s'agit? Est-ce qu'il s'agit de l'assemblée générale ou de quelque chose autre?

R Il s'agit, dans ce cas particulier, de la convention annuelle de la Fédération des Pilotes du St-Laurent. A ce moment-là, on s'est plaint, au début, les premières assemblées, qu'il n'y avait pas suffisamment de membres qui y assistaient, et on a pensé par la suite que la meilleure façon de les forçer à y assister ou de les inciter à y assister serait peut-être de prélever la contribution obligatoire, qui au début était facultative; et dans le fond, je ne crois pas que ça ait fait de différence, à l'exception que beaucoup de confrères ont critiqué cette façon de procéder.

Q Quelle a été la dernière convention ainsi tenue? Vous rappelez-vous de la date?

R Le dernier congrès de la Fédération a eu lieu les quinze (15) et seize (16) mars.

Q Mil neuf cent soixante-trois (1963)?

R Ah non, le premier et le deux février - le trente et un (31) janvier et le premier et le deux février mil neuf cent soixante-trois (1963).

Q A quel endroit?

R A Ste-Marguerite, Estérel, dans le nord de Montréal.

Q Y avez-vous assisté?

R Je n'y ai pas assisté.

Q Etes-vous au courant personnellement du nombre de pilotes qui y ont assisté?

R On a, dans le compte rendu, mentionné une vingtaine, ou vingt et quelques pilotes, et je crois bien que quand on comprend le nombre des administrateurs et le nombre des pilotes délégués, il ne reste pas beaucoup de volontaires.

Q Quand vous dites: vingt pilotes, est-ce que vous voulez dire: vingt pilotes de votre district, ou vingt pilotes de tous les districts?

R Il va falloir que je consulte le rapport.

Q Est-ce qu'il y a eu un rapport, à ce que je crois comprendre, à la suite de ce congrès, présenté par les administrateurs?

R On a mentionné que l'assistance avait été à peu près complète, mais en ce qui nous concerne nous, les 20 pilotes sont des pilotes, je crois, du district de Québec. Alors, les administrateurs qui sont au nombre de six ou huit, les délégués, je ne connais pas leur nombre; alors, il ne reste pas tellement de pilotes qui sont vraiment volontaires dans cette affaire.

Q Quelles ont été, si vous avez un rapport de ceci, les contributions chargées à la Corporation de votre district?

R Je crois bien que le montant, c'est

le montant prélevé de vingt-cinq dollars ($25.00) par personne.

LE PRESIDENT:

Q Par personne, par pilote?

R Par pilote, oui Votre Honneur. Et dans les frais d'hôtel qu'on mentionne, avant la convention, je crois qu'il est question de légèrement moins par personne, et ensuite de trente-huit dollars ($38.00) pour deux personnes. Alors, je crois que la contribution obligatoire est forcément assez généreuse.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Avez-vous le total de la contribution complète provenant du district de Québec?

R Je ne l'ai pas ici, mais il serait assez facile de multiplier par le nombre de pilotes pratiquant à ce moment-là.

J'ignore si tous les pilotes y ont contribué; il est fort possible que ça ait été fait. Alors, si la chose a été faite, il faudrait multiplier 25 par 77.

Q Est-ce qu'avant que ce congrès ait eu lieu, il y a eu de la littérature de distribuée parmi les pilotes pour indiquer quels étaient les buts de cette convention, de ce congrès, ce qu'on y ferait, quelles seraient les questions discutées, etc.? Avez-vous été tenu au courant?

R Il y a eu un peu de littérature de

distribuéeà cet effet. La moitié de cette littérature s'occupaitde choses qui avaient trait au pilotage; l'autre moitié s'occupait du côté social de la chose, ce qui est excusable.

Q Est-ce que vous avez avec vous copie de cette littérature indiquant quelles sont les questions d'intérêt concernant les pilotes, au point de vue pilotage, qui doivent être discutées ou revues à cette convention ou ce congrès?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
J'ai une partie de ce qui s'applique aux activités sociales, si ça peut vous intéresser.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
J'ai demandé quelle était cette publicité ayant trait aux questions de pilotage purement.

R Je crois que c'est à peu près la même chose que j'ai reçu, à quelqu'exceptions près. J'en découvrirais peut-être une copie additionnelle ici.

Il faut ajouter que pour un congrès qui avait lieu à un moment assez critique de notre histoire, que ça ne sonne pas très sérieux, toutes ces invitations. A part cela, on a parlé beaucoup au congrès - on a parlé beaucoup plus au congrès de l'école de marine de Québec.

1
2 Me MARC LALONDE, c.r.,
3 pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
4 Je voudrais, Votre Seigneurie - je
5 regrette, le témoin vient de déclarer
6 qu'il n'a pas assisté au congrès,
7 et il est en train de donner un té-
8 moignage quant à ce qui a été discuté,
9 et l'étendue des discussions qui ont
10 pris place sur ceci ou sur cela.
11 Je pense qu'on pourra avoir une quan-
12 tité de témoins qui étaient présents
13 et qui pourront rendre témoignage.
14
15 Quant à l'information que mon confrè-
16 re cherche, il me fera plaisir de
17 déposer devant la Commission tous les
18 bulletins, soit une dizaine de bulletins
19 qui ont été envoyés, fort élaborés
20 sur toutes sortes de choses, y com-
21 pris les caricatures que mon confrère
22 a entre les mains; il me fera plai-
23 sir d'en déposer une série complète
24 devant la Commission, peut-être pas
25 demain parce qu'il faudra les re-
26 cueillir, mais d'ici la fin de se-
27 maine.
28 LE TEMOIN:
29 R Est-ce qu'il me sera permis de faire
30 remarquer que ce congrès auquel je n'ai pas assisté, nous

avons eu des comptes rendus assez complets qui ont été distribués par la suite, et c'est sur ces comptes rendus que je me base.

LE PRESIDENT:

C'est justement ce que monsieur Lalonde offre de déposer: C'est ce qui a été envoyé, la propagande qui a été envoyée antérieurement, ainsi que les rapports.

Alors, vous voudrez bien produire ça comme pièce 667.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Très bien. La documentation est à Montréal, Votre Seigneurie, et je pourrai probablement l'avoir pour mercredi matin.

LE PRESIDENT:

Très bien.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Koenig, je voudrais maintenant passer à la question des pensions et de la façon dont les pensions sont administrées, à la lumière des critiques contenues dans votre mémoire. Voulez-vous me dire tout d'abord en quelle année vous êtes devenu pilote?

1
2 R Je suis devenu pilote en avril mil
3 neuf cent cinquante et un (1951).
4 Q Quel âge aviez-vous à ce moment-
5 là?
6 R J'avais 36 ans.
7 Q Est-ce que vous avez fait un calcul
8 des contributions que vous-même avez eu à faire en regard
9 de vos recettes, au fonds de pension, pendant les
10 années passées?
11 R Je n'ai pas fait de calculs, Me
12 Brisset, mais il serait assez facile de vous donner
13 un chiffre exact, soit demain ou le surlendemain, quand
14 vous l'exigerez.
15 Q Est-ce que vous pourriez nous four-
16 nir ces chiffres, s'il vous plaît?
17 R Parfaitement.
18 Q De l'année mil neuf cent cinquante et
19 un (1951), la première année que vous avez été employé
20 comme pilote, jusqu'à l'année mil neuf cent soixante-
21 deux (1962), y compris?
22 R Je pourrai vous fournir ça dès
23 demain.
24 Q Cependant, sur le même sujet, pour
25 le moment, je voudrais attirer votre attention sur la
26 pièce 590, qui est un rapport préparé par le surintendant
27 du pilotage à Québec, indiquant le montant des recettes
28 totales de chaque pilote, et le montant de sa contribution
29 au fonds de pension; et j'attire particulièrement votre
30 attention à l'entrée faite sur le numéro 82 de cette

pièce, qui donne votre nom: Maurice Koenig, le montant total de vos recettes de pilotage, soit $15,095.37, et le montant d'une contribution qui s'intitule: Amount paid to fund, s'élevant à $1,136.20. Est-ce que je dois comprendre qu'il s'agit là de votre contribution au fonds de pension, le montant de $1,136.20?

R Est-ce qu'on pourrait savoir quelle année?

Q En mil neuf cent cinquante-neuf (1959). Vous pouvez examiner la pièce, si vous voulez.

R Il est à peu près certain que les chiffres que je pourrai vous donner un peu plus tard concorderont certainement avec ce que je vois ici.

Q Je veux prendre pour acquit que le montant, en autant que vous pouvez nous dire à ce moment-ci, est exact et représente bien vos contributions au fonds de pension?

R Je crois bien, oui.

Q J'imagine - corrigez-moi si j'ai tort - que dans les années subséquentes, c'est-à-dire: mil neuf cent soixante (1960), mil neuf cent soixante et un (1961) et mil neuf cent soixante-deux (1962), la contribution est sensiblement plus élevée, vu l'augmentation dans les recettes individuelles des pilotes. Est-ce exact?

R C'est exact.

Q D'après les règlements du pilotage, vous savez, monsieur Koenig, j'en suis certain, que l'âge de retraite est de 65 ans. Est-ce exact?

1
2 R C'est exact.
3 Q Alors, quand vous aurez atteint
4 l'âge de retraite, vous aurez contribué, si mon calcul
5 est bon, pendant 29 ans, de 36 à 65 ans?
6 R C'est bien vrai.
7 Q Est-il juste pour moi de dire à
8 ce moment-ci, sujet à vérification d'après vos chiffres,
9 que votre contribution totale se chiffrera peut-être,
10 à la fin de votre carrière, à quelque chose comme
11 $40,000.00 , en chiffres ronds?
12 R C'est à peu près correct, oui.
13 Q Savez-vous quelle est l'expectative
14 de vie d'un homme de 65 ans, monsieur Koenig?
15 R Vous entendez quoi au juste par
16 "expectative", s'il vous plaît?
17 Q Combien de temps un homme qui a
18 atteint l'âge de 65 ans vivra après 65 ans, d'après
19 les statistiques normales?
20 R J'ai bien l'ambition de vivre jus-
21 qu'à 75 ans, mais j'ai bien peur qu'à 70 ans, je ne
22 serai plus là.
23 Q Alors, d'après vos connaissances,
24 et je concède que vous n'êtes pas un actuaire, l'expec-
25 tative de vie peut être de 5 à 10 ans?
26 R Ou à peu près, oui.
27 Q D'après le système actuel, monsieur
28 Koenig, quels sont les montants payés aux pensionnaires,
29 par année?
30 R De trois mille dollars ($3,000.00) à

trois mille cinq cents dollars ($3,500.00), à partir, disons, de cette année.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Votre Seigneurie, il y a trèspeu d'intérêt à cette transquestion. Je ne dis pas qu'elle n'est pas intéressante - j'ai très peu d'intérêt à la transquestion qui a lieu, malgré qu'elle soit intéressante en elle-même, mais tout de même, je voudrais bien qu'on précise un peu ce dont on parle. On parle de pensionnaires. Est-ce qu'on parle des pilotes ou de leurs dépendants? Il y a des distinctions à faire, certainement.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Quand je parle "de pensionnaires", monsieur Koenig, je veux d'abord dire le pilote. Nous traiterons ensuite de sa femme ou de ses enfants?

R C'est ce que j'ai bien compris, Me Brisset; ils sont d'habitude peu nombreux.

Q Et dans le cas de décès du pilote, est-ce que la pension est payable à sa femme ou à ses enfants?

R La pension est payable à son épouse dans la mesure des deux tiers, en autant qu'elle ne convole

pas une seconde fois.

Q Et est-ce que ceci doit être payé jusqu'à la fin de ses jours?

R Jusqu'au décès de la personne concernée.

Q Et dans le cas des enfants, jusqu'à quel âge?

R Jusqu'à l'âge de 21 ans, je crois.

Q Et le montant global payé dans le cas de pensionnaires de la catégorie que je viens de mentionner équivaut à trois quarts, vous dites, de la pension qui aurait été payable au pilote s'il avait été en vie?

R Si vous incluez la pension aux enfants, à part celle de sa veuve, oui à peu près.

Q Maintenant, vous nous avez dit - j'ai cru comprendre de votre mémoire que vous n'étiez pas satisfait de l'administration du fonds de pension. Est-ce que votre critique s'adresse également aux pensions elles-mêmes qui sont payées, ou simplement la façon dont le fonds est administré?

R La critique s'adresse surtout au montant de la pension qui est payée en relation avec le montant versé annuellement, qui n'est pas, je crois, compatible, si on fait une étude d'autres fonds de pension, par exemple les rentes viagères qu'un pilote aurait pu se procurer du gouvernement.

Si, comme je le mentionnais, le fonds de pension avait été aboli à un moment où ç'aurait

été très facile de le faire, où le nombre des pensionnaires était minime et où le montant était petit, le tout aurait été épuisé depuis déjà quelques années, et on n'aurait pas toutes ces discussions aujourd'hui.

Q En d'autres termes, monsieur Koenig, dans votre cas, admettons que vous vivez jusqu'à l'âge de 65 ans, vous aurez versé à ce fonds probablement une somme de $40,000.00, et vous considérez - corrigez-moi si j'ai tort - que les revenus que vous devez retirer en vertu de la façon dont le fonds est administré actuellement ne sont pas comparables à ce que vous retireriez si vous-même vous investissiez ce montant-là, personnellement?

R Je suis à peu près certain que j'aurais pu retirer une pension plus forte avec les mêmes versements annuels, qui sont obligatoires à ce moment-ci.

Q Monsieur Koenig, j'attire maintenant votre attention sur l'exhibit numéro 589, qui est un état préparé par le surintendant du pilotage de votre district, donnant les revenus de chaque pilote, ou de la totalité des pilotes, pendant les années de mil neuf cent cinquante-huit (1958) à mil neuf cent soixante-deux (1962), et j'attire particulièrement votre attention sur l'item qui se lit comme suit "Average gross earnings per effective pilot," pour l'année mil neuf cent soixante-deux (1962), se chiffrant à dix-sept mille cinquante-huit dollars et soixante-trois ($17,058.63). En regard de ce chiffre, j'attire votre attention à l'exhibit

numéro 589 qui est le bilan de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, au numéro 44, où je lis votre nom: Maurice Koenig, et le revenu total versé à vous-même comme étant $14,210.10. Je voudrais que, tenant compte de la pension versée, tenant compte de la contribution versée au fonds de pension, vous m'expliquiez si vous pouvez d'où vient la différence?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Votre Seigneurie, j'ai encore le même problème à soulever que celui que j'ai soulevé ce matin, à savoir qu'on compare un document qui est un état financier de la Corporation des Pilotes, qui comprend certaines données, et un autre document qui a été produit par un officier du ministère des Transports, et on a cité un chiffre de dix-sept mille quelques cents piastres pour les "gross earnings per effective pilot."

Or, les contributions au fonds de pension sont déduites directement; il s'agit d'un pourcentage de dix pour cent (10%), à l'heure actuelle, qui est pris sur les revenus de l'Association de la circonscription, les revenus de pilotage de la circonscription; ils ne sont pas tiré des

"effective pilots" comme tels, ils n'ont rien à voir à un calcul hypothétique fait ici comme "effective pilots".

Encore là, je trouve que c'est trompeur de comparer ces deux chiffres avant de tirer une conclusion.

LE PRESIDENT:
Nous vous remerçions, monsieur Lalonde, de ces remarques. Ca va nous aider à comprendre la question.

Vous pouvez continuer, monsieur Brisset.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Une question préliminaire, monsieur Koenig, pour tirer ce point au clair: Je crois comprendre que pendant l'année mil neuf cent soixante-deux (1962), vous avez fait le nombre de voyages requis, c'est-à-dire la moyenne requise. Est-ce exact?

R C'est bien vrai, Me Brisset.
Et je remarque ici, si on me permet de le mentionner, un écart d'au moins $2,750.00 entre: "gross earnings", c'est-à-dire les deux "gross earnings" mentionnés dans les deux rapports, si on enlève le fonds de pension, il reste encore un écart considérable ici, qui s'expliquerait peut-être par les voyages qu'on appelle fictifs; peut-être, je ne sais pas. Il faudrait tout

de même une explication quelconque.

Q Est-ce qu'on vous a jamais donné d'explication à ce sujet, pour vous faire comprendre d'où venait la différence entre les deux chiffres?

R C'est-à-dire que le rapport qui apparaît ici, qui émerge des bureaux du ministère, je comprends très bien qu'on puisse le consulter si on le désire, mais c'est une chose à laquelle on ne pense pas d'habitude; on se contente de nos bilans à nous, et on ne va pas chercher ailleurs d'autres bilans.

Q Est-ce que ces questions n'ont jamais été soulevées au cours d'assemblées annuelles de la Corporation auxquelles vous auriez assisté?

R Ca n'a pas été soulevé. Il a été question quelques fois qu'il pourrait y avoir quelqu' écarts semblables, et on s'est contenté de mettre ça au compte de ce qu'on appelle de la mesquinerie; on se fait dire à chaque assemblée qu'il ne faut pas mesquiner, et si on ose un peu discuter de ce que va coûter telle et telle chose, on se fait dire simplement de ne pas mesquiner et de s'asseoir, que ce n'est pas le temps de mesquiner.

Q Etiez-vous au courant, monsieur Koenig, que dans les années mil neuf cent cinquante-neuf (1959) et les années antérieures, le surintendant du pilotage de votre district préparait un état démontrant quelles étaient les recettes individuelles de chaque pilote, basées sur le nombre de navires, et le tonnage des navires qu'ils avaient eux-mêmes pilotés?

R Ca se faisait certainement; je ne sais pas si ça continue aujourd'hui. J'étais sous l'impression que ça se continuait de la même façon.

Q Avez-vous déjà consulté ces états, avant mil neuf cent soixante (1960), date à laquelle je comprends on a cessé de les préparer?

R Il m'est arrivé quelques fois de consulter par exemple un parent qui prenait sa retraite, ou un ami me disant uniquement: "J'ai amené telle ou telle somme dans le pilotage." Dans ces occasions-là, mais pas autrement, pas de façon officielle.

Q Croyez-vous qu'il serait d'intérêt pour les pilotes d'avoir ces renseignements statistiques?

R Je crois que oui, surtout en lumière de ce qui se passe aujourd'hui.

Q Quand vous dites "en lumière de ce qui se passe aujourd'hui," qu'est-ce que vous voulez dire?

R Parce qu'on sent bien qu'il y a quelque chose qui cloche quelque part. Je n'accuse personne; il y a certainement quelque chose qui ne marche pas.

Q Est-ce qu'on vous donne, ou est-ce qu'on vous fournit, aux pilotes individuels, aujourd'hui, des statistiques par la corporation, de vos recettes individuelles?

R On nous donne ce que vous avez vu dans l'état financier de fin d'année. A part ça, il n'y a pas de montant global; on nous donne le montant de

la quinzaine, on nous dit qu'on a dépensé telle ou telle somme pour telle ou telle chose; on ne donne pas de détails spécifiques.

Ce sont des choses qu'il ne serait pas bon de discuter en dehors d'assemblée comme celle-ci; ça ne servirait à rien du tout. C'est pourquoi on accepte le budget ou le bilan de la quinzaine tel qu'on le trouve.

Q En d'autres termes, tout ce que vous savez, c'est ce qui va dans la caisse commune?

R Oui, et ce qui nous reste, malheureusement, à mon avis, pas assez.

Q Ce matin, monsieur Koenig, on vous démontrait que tous les nouveaux pilotes qui ont été acceptés dans le district de Québec depuis mil neuf cent soixante (1960), et je crois qu'il y en a une dizaine, étaient devenus membres de l'Association des Pilotes de Québec et en aval. Savez-vous si ces pilotes sont aussi devenus membres de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent?

R Je crois qu'à ce moment-ci il est préférable de ne pas me prononçer; j'étais tellement certain qu'aucun d'eux n'avait signé l'ancienne association, alors, je ne veux pas dire qu'ils ont signé la nouvelle corporation sans avoir vu toutes leurs signatures.

Q Alors, vous n'êtes pas en mesure de nous dire s'ils sont aussi membres de la Corporation?

R En réalité, je le crois.

Q Pourquoi le croyez-vous?

R Parce qu'il y a eu certaines instances, disons, ou surtout pendant un examen de pilote, on lui fait sentir qu'il est préférable qu'il devienne membre de la Corporation. Il est même arrivé à deux occasions que je connaisse, que pendant l'examen d'un pilote, à mi-chemin...

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je trouve, Votre Seigneurie, que c'est très beau de laisser parler le témoin à son gré, mais qu'il y a des preuves purement de ouï-dire ou d'impression; qu'il y aurait lieu de faire vérifier ou de demander au témoin quelles sont ces sources. Je suis persuadé que le témoin n'a pas siégé à un bureau d'examen depuis plusieurs années.

LE PRESIDENT:
Vous aurez l'opportunité de trans-questionner sur ce point, si vous en prenez note.

LE TEMOIN:

R Alors, est-ce que je puis terminer la réponse?

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

1
2 Q Oui, continuez.
3 R Alors, on s'est approché de ces deux
4 messieurs, les deux messieurs en question, je suis à peu
5 près certain qu'il y en a eu d'autres, ces deux messieurs,
6 certainement un des deux peu venir témoigner à cet effet
7 - "tiens, signe donc ceci pendant qu'on attend."
8 Alors, il a signé ceci pendant qu'on a attendu.
9
10 Alors, il faut bien comprendre que
pendant un examen - j'en ai un peu l'expérience -
11 il existe une certaine tension, et tout ce qu'on veut,
12 c'est de réussir l'examen et de sortir de là indemne.
13 Il y a même beaucoup de candidats qui se souviennent à
14 peine de leur nom, pendant un examen.
15 Q Alors, ce document que vous mention-
16 nez, qu'est-ce que c'est, quand vous dites "signez
17 ceci"?
18 R Ca, je vous prierais, Me Brisset,
19 de demander au témoin que je suis prêt à mentionner ici,
20 quand il se présentera ici, de faire préciser les choses.
21
22 Me MAURICE JACQUES,
23 pour la Commission:
24 Q Voulez-vous donner les noms s'il
25 vous plaît?
26 R Il y aurait d'abord Jean-Claude
27 Bernier - c'est bien la première fois que je nomme
28 quelqu'un ici - Georges Larue, lesquels ont été
29 examinés en même temps. Je ne peux pas répondre du
30 second. Je ne vois pas pourquoi il ne substancierait
pas la déclaration de son confrère, vu qu'ils étaient

1
2 ensemble.
3 Me JEAN BRISSET, c.r.,
4 pour la Féd. des Armateurs du Canada:
5 Q Je crois que les dates sont données
6 dans le document qui a été produit déjà sous l'acte
7 d'union de l'Association des Pilotes de Québec et en
8 aval.
9
10 Me MAURICE JACQUES,
11 pour la Commission:
12 Monsieur Jean-Claude Bernier a signé
13 l'acte d'association le neuf (9)
14 mars mil neuf cent cinquante-six
15 (1956), et monsieur Georges Larue
16 le six (6) mars mil neuf cent cinquante-
17 six (1956).
18 LE TEMOIN:
19 R Votre Seigneurie, je ne vois rien du
20 tout qui soit si drôle à ce moment-ci; il y a beaucoup
21 d'occasions où il y a eu pression ou menaces à des dates
22 ultérieures. Si le besoin se fait sentir, je pourrai
23 mentionner ici par exemple, puisque nous sommes tous
24 membres de la Fédération, un pilote de Montréal qui
25 refusait de signer dans la Corporation des Pilotes de
26 Montréal; les directeurs sont allés chez lui, on lui a
27 dit devant son épouse que s'il refusait de signer,
28 qu'il y avait d'autres moyens, qu'on était prêt à
29 employer la force.
30
Alors, ce même confrère peut très

1
2 bien venir répéter la chose.
3 Me MARC LALONDE, c.r.,
4 pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
5 Q Nommez-le. J'insiste pour qu'il
6 soit nommé, Votre Seigneurie.
7 R Vous voulez son nom? Z. Mongrain.
8
9 Me JEAN BRISSET, c.r.,
10 pour la Féd. des Armateurs du Canada:
11 Q Monsieur Koenig, je veux être
12 honnête avec vous: Vous venez de mentionner deux noms
13 tout à l'heure du district de Québec; la date apparais-
14 sant au document est de mil neuf cent cinquante-six
15 (1956), c'est-à-dire avant la formation de la Corporation.
16 Alors, il ne s'agirait pas d'examen; ou est-ce que je
17 comprends mal la situation.
18 R C'est-à-dire qu'il s'agirait d'examen
19 de pilotage. Cet incident est mentionné pour démontrer
20 que la chose peut se produire à uneoccasion ou à une
21 autre. Il y a eu plusieurs incidents que je ne suis
22 pas en toute liberté de répéter ici parce que je soup-
23 çonne fort que les témoins ne viendront pas témoigner,
24 mais si la chose est possible par la suite, je me ferai
25 un plaisir de mentionner les noms.
26 Q Monsieur Koenig, vous nous avez
27 parlé au cours de votre témoignage de la grève des
28 pilotes de tous les districts, au début de l'année
29 mil neuf cent soixante-deux (1962). Les pilotes de la
30 circonscription de Québec, comme vous le savez, ont

participé également à cette grève. Etes-vous en mesure de me dire ce que les pilotes de la circonscription de Québec cherchaient à gagner à ce moment-là?

R Je crois surtout comprendre que les pilotes de Québec, à ce moment-là, supportaient leurs confrères du district de Kingston, particulièrement; je n'y vois pas autre chose, à part peut-être le fait de perdre certains avantages qu'ils possédaient déjà, et qu'ils auraient fort bien pu conserver d'une autre façon.

Q Ce que je voulais savoir plus précisément: Est-ce que les pilotes de Québec, de votre circonscription, avaient quelque chose en jeu à ce moment-là, eux-mêmes, dans le district de Québec?

R Je ne vois pas du tout. On nous répétait sans cesse que c'était une question de vie et de mort, et puis...

Q Mais pour qui?

R Pour tous les pilotes, forcément. Et je ne voyais pas très bien de relation, parce que, comme vous avez précisé plus haut, il était question d'exception - du bill S-3, à ce moment-là, le bill S-3 n'était peut-être pas une affaire tout à fait réglée, mais elle avait été du moins mise de côté pour quelque temps. Alors, ce n'était pas la menace immédiate.

Pour ce qui reste, je ne vois pas du tout, en ce qui concerne le district de Québec, à part l'idée de faire esprit de corps avec les autres membres de la Fédération.....

Q Est-ce que les pilotes du district de Québec cherchaient une augmentation dans leurs recettes, à ce moment-là?

R Je ne crois pas.

Q Est-ce qu'il y avait des conditions de travail auxquelles les pilotes de votre district s'opposaient, à ce moment-là?

R Je ne crois pas.

Q Qu'ils voulaient faire changer?

R Pas à ma connaissance, pas que je me souvienne.

Q Alors, si les pilotes du district de Québec n'avaient rien à gagner de cette grève, voulez-vous me dire si à votre connaissance tous les pilotes étaient d'accord pour faire la grève, ou non?

R Tous les pilotes n'étaient certainement pas d'accord.

Q Sur quoi vous basez-vous pour faire cette assertion, monsieur Koenig?

R Parce qu'à la suite de plusieurs appels téléphoniques entre nous, il était bien entendu que si nous avions senti que quelque mesure que ce soit, une sympathie quelconque venant du ministère des Transports - il n'est venu rien de la sorte, on s'est contenté de donner des directives au bureau des pilotes de Québec, on leur a dit: "Appelez simplement les pilotes à tour de rôle, à mesure que leur tour viendra, demandez leur s'ils sont prêts à travailler." Alors, c'était une façon assez évasive de ne pas nous offrir un

support quelconque.

Le département savait très bien qu'un bon nombre de pilotes - je dis: un bon nombre de pilotes, il est surprenant, même aujourd'hui, quand les gens nous disent "je serais bien allé piloter, j'aurais fait çi, j'aurais fait ça," mais par contre, il y a eu cet esprit de corps, comme on dit; moi-même, j'ai été forcé d'appeler deux ou trois fois un confrère qui était très bouillant, qui voulait aller offrir ses services, je l'ai dissuadé...

Q Pour quelle raison avez-vous fait ça?

R Parce que j'ai pensé que c'était préférable qu'un seul n'aille pas se mettre la corde autour du cour comme ça, inviter des représailles.

Q Toujours sur le même sujet de cette grève, monsieur Koenig, est-ce que comme résultat de l'action qui a été prise à ce moment-là, les pilotes de Québec ont gagné quelque chose?

R Je n'y vois rien, personnellement.

Q Une autre question que je voudrais reprendre avec vous, monsieur Koenig, est celle des accommodations au bureau du pilotage ici à Québe, au marché Champlain, qui ont été fermées, je comprends, il y a un an ou deux. Est-ce exact?

R C'est exact, oui.

Q Voulez-vous nous dire si à ce moment-là les pilotes ont été tenus au courant par le bureau d'administration de la Corporation, de ce qui se discutait entre les autorités fédérales qui opéraient ces

aménagements et l'administration elle-même?

R Pas que je sache, Me Brisset.

Q Quand avez-vous appris la nouvelle pour la première fois, que les aménagements avaient été fermés?

R J'ai appris la nouvelle par un confrère qui m'a dit que les lits étaient partis, étaient sortis, et ça nous a grandement peiné, parce qu'on a su par la suite que le montant annuel qui contribuait à nous fournir ces dortoirs, tout avec le salaire des femmes de ménage qui nettoient les bureaux le matin, se montant à quelque quatre cent cinquante dollars ($450.00) ou quatre cent soixante dollars ($460.00). Alors, la seule économie dans toute cette histoire a été les lits qui ne se faisaient plus, et le coût de la buanderie que nous, les pilotes, aurions été fort heureux de défrayer si la chose en était arrivée à ce point.

Q Je crois comprendre, monsieur Koenig, que vous n'êtes pas en faveur de ce qui a été fait à ce moment-là. Voulez-vous nous dire maintenant quels étaient les avantages qui d'après vous découlaient de ces aménagements qu'on fournissait aux pilotes à cet endroit?

R La chose comportait plusieurs avantages. Naturellement, il y a eu quelques abus, mais ces abus, à mon avis, ne faisaient que confirmer la règle qui veut qu'il y ait des abus partout.

Par exemple, je cite mon cas parti-

culier cette année, qui peut illustrer la chose: C'est un peu mon droit, je crois, j'avais loué un chalet sur la plage à quelques milles de Québec. C'était la première année que je faisais la chose; ce n'est pas exagéré. Alors, ça me coûtait, par autobus, véhicule public, un dollar pour me rendre au rond point à Lévis, un autre dollar pour descendre du rond point au bureau des pilotes.

Par la suite, si mon navire n'était pas prêt, ça me coûtait deux dollars ($2.00) pour monter chez-nous, deux dollars ($2.00) pour descendre au bureau à l'arrivée de mon navire. Ca fait six dollars ($6.00), quatre dollars ($4.00) desquels six dollars ($6.00) auraient été économisés, dans mon cas particulier, à chaque occasion, ce qui est arrivé assez souvent.

Q En plus de l'avantage monétaire que vous venez de me décrire, y avait-il d'autres avantages à ces aménagements?

R Il y avait sûrement l'avantage qui se présente dans certains cas où par exemple - et ce qui arrive assez souvent depuis la fermeture de la station de St-Nicolas, que plusieurs d'entre nous n'avons pas compris d'ailleurs, parce que les stations de signaux qui sont vraiment importantes, à notre avis, sont les stations qui sont immédiates au changement de pilote, c'est-à-dire la station qui précède immédiatement le changement de pilote - une station à mi-chemin n'a pas l'importance d'une station immédiate, pour plusieurs raisons. Alors, à ce moment-là, la station n'existant plus, un navire envoie une heure d'arrivée approximative, assez souvent

fort juste dans les circonstances. Alors, la visibilité ne permet pas toujours de continuer sa route, surtout entre St-Nicolas, disons, et Sillery en descendant, la même chose peut arriver en montant. A ce moment-là, le pilote a été prévenu, il est déjà parti de chez-lui. Alors, il est forcé de retourner chez-lui, tandis que le cas échéant, il pouvait rester au bureau, se retirer dans un lit et attendre que les choses reprennent le cours normal.

Je crois que ce n'est pas très difficile à comprendre.

Q Je reviens à ma question première: Alors, est-ce qu'il y a eu un bulletin de distribué par l'administration de la Corporation, sur la question de la fermeture de ces aménagements, avant que la décision soit prise?

R Pas à ma connaissance.

Q Revenons à la grève, maintenant, de mil neuf cent soixante-deux (1962): Est-ce qu'il y a eu un bulletin de distribué par l'administration de la Corporation de votre district indiquant pour quelle raison les pilotes devaient faire la grève, et qu'est-ce qu'ils devaient gagner en la faisant?

R Il y a eu quelques bulletins qui ont été distribués, et ces bulletins, en autant que je me souvienne, insistaient sur une solidarité avec les autres districts, qu'il était question de vie et de mort, pour se servir des mêmes expressions, et qu'il fallait se rallier aux autres districts, sans quoi, peut-

être, à une date ultérieure, on serait pris dans un piège nous-mêmes, et il nous faut leur appui, ce que d'ailleurs je ne crois pas.

Q Est-ce que vous avez gardé dans vos documents une copie de ce bulletin dont vous venez de nous parler?

R Il est très possible que je l'aie quelque part, mais je crois bien que je ne peux pas le trouver dans mon dossier, mais je l'ai certainement chez moi.

Q Est-ce que vous pouvez faire des recherches? Alors, voulez-vous, monsieur Koenig, à votre prochain loisir, faire des recherches pour voir si vous avez tel bulletin dans vos documents?

R Je le ferai certainement, monsieur Brisset.

Q Monsieur Keonig, est-ce que vous avez eu l'occasion, depuis que cette Commission siège, de lire le mémoire de la Fédération des Armateurs?

R Je l'ai parcouru assez rapidement, Me Brisset.

Q Est-ce que vous êtes au courant de la recommandation, et j'en cite une en particulier, faite par la Fédération des Armateurs en vertu de la quelle on veut garantir aux pilotes un salaire minimum déterminé à l'avance, et sujet à certaines normes, évidemment, devant être discuté, négocié entre pilotes et armateurs?

R Je suis au courant, Me Brisset, et je ne suis pas en désaccord avec cette offre en autant

que le statut d'employé civil n'apparaît pas sur nos registres, parce que je m'oppose au statut d'employé civil, et en autant, comme vous le dites, que ces normes varieront de période en période avec le coût de la vie.

Q Je crois qu'il est important de vous souligner ici que la Fédération des Armateurs ne demande plus, comme elle l'avait peut-être fait il y a quelques années, que les pilotes soient nommés "employés civils".

R Je vous remercie.

Q Monsieur Koenig, est-ce que vous avez eu l'occasion de constater si ces propositions de la Fédération des Armateurs, si vous le savez vous-même, sont antérieures au mémoire déposé devant la Commission - êtes-vous au courant, dis-je, si ces propositions ont été soumises ou discutées, soumises aux pilotes et discutées entre eux, je parle, en général, non pas à une assemblée annuelle, mais au cours d'une année?

R Je crois que ces propositions n'étaient pas tellement bien connues jusqu'à l'époque de la présentation de votre mémoire. Il y a même beaucoup de pilotes qui ne sont pas encore au courant. Par contre, quelques uns en ont parlé et ne s'y opposent pas du tout, en autant que lesconditions que j'ai mentionnées plus haut, sont garanties.

1

2 RE-TRANSQUESTIONNE par
3 Me MARC LALONDE, c.r.,
4 pour la Fédération des Pilotes:

5 Q Mon savant confrère vous a posé une
6 question, à la fin, à savoir si vous étiez au courant à savoir si
7 les pilotes avaient discuté de la proposition des armateurs, contenue
8 dans leur mémoire, et qui aurait été faite antérieurement. J'ai une
9 autre question à vous poser à cet égard: est-ce que vous êtes au
10 courant, à savoir si une telle proposition a jamais été faite officiel-
11 lement aux pilotes ou à leurs représentants?
12 R Je ne sais pas du tout, je ne suis pas au
13 courant.
14 Q Mon confrère a parlé d'un arrêt de
15 travail de mil neuf cent soixante-deux (1962); n'est-il pas vrai qu'il
16 y a eu une assemblée générale spéciale des membres, qui a été
17 convoquée antérieurement à toute décision à ce sujet?
18 R .....
19 Q Des membres de votre Corporation et
20 de votre Association?
21 R C'est possible.
22 Q Et n'est-il pas vrai qu'il y avait cinquante-
23 six membres présents à cette assemblée, plus neuf autres membres
24 qui ont envoyé leur appui par écrit, approuvant la décision de
25 l'assemblée?
26 R Je voudrais bien savoir d'abord de quelle
27 assemblée vous parlez.
28 Q Je parle de l'assemblée générale spéciale
29 qui a eu lieu à Québec pour les membres de la Corporation et de
30 l'Association des Pilotes, au début d'avril mil neuf cent soixante-
deux, avant toute décision concernant un arrêt de travail?

R Je ne me souviens pas d'y avoir assisté.

Q Vous ne vous rappelez pas d'y avoir assisté. Avez-vous confiance aux statistiques du Ministère des Transports, monsieur Koenig?

R Certainement, oui.

Q Pourquoi avez-vous pris deux pages de votre mémoire pour démontrer que les statistiques du Ministère des Transports, en général, ne tenaient pas debout?

R ..... Si vous avez lu le chapitre en question, je crois que je l'explique assez longuement, et si vous désirez des explications un peu plus claires, précisez votre question s'il vous plaît.

Q En particulier, vous vous objectiez à la façon dont le Ministère calcule les heures de travail des pilotes, n'est-ce pas?

R Parfaitement, et vous feriez la même chose si vous étiez pilote, Me Lalonde.

Q Si vous avez vu le mémoire de la Fédération, vous verrez qu'il y a une grande coincidence entre nos points de vue sur le sujet.

R Justement, c'est ce à quoi je ne conviens pas non plus; je prétends que ces statistiques n'avaient aucune affaire dans ce qui nous concerne.

Q Et vous savez que le Ministère, lorsqu'il calcule les soi-disant "effective pilots" a recours à une force de pilotes absents, présents, sans tenir compte du nombre de voyages accomplis par les pilotes, n'est-ce pas?

R Toutes ces statistiques, Me Lalonde, dépendent de quoi le Ministère veut en faire. C'est très bien son affaire. Elles sont bien faites pour son avantage à lui, mais en ce

qui concerne une commission d'enquête, et l'histoire de rendre publics des chiffres que les gens ne comprennent pas, sur la rue, on parle encore d'hommes publics, je prétends que ce n'était pas une chose à faire.

Q N'est-il pas vrai que les bilans qui vous sont remis à chaque année sont vérifiés par un bureau de comptables réputés de Québec?

R Parfaitement.

Q Est-ce que les statistiques qui vous ont été remises par le Ministère des Transports, que mon confrère a citées, ont reçu une vérification analogue?

R Je ne suis pas en position de répondre à cette question.

Q Est-ce que les bilans que vous recevez chaque année, en particulier le bilan arrêté au 15 décembre 1962, qui a été produit devant la Commission, ne comporte pas exactement le montant global qui a été versé par l'autorité de Pilotage à la Corporation des Pilotes, sous l'item: Etat des revenus et dépenses pour l'année 1962.

LE PRESIDENT:
Vous souvenez-vous du numéro de la pièce?

Me MARC LALONDE, c.r.,
Pour la Fédération des Pilotes:

Q 597.

R C'est probablement bien vrai, ce que vous dites là, qu'il y a un tel montant qui a été versé annuellement à la Corporation; ce n'est pas le montant qui est versé, auquel je me suis toujours objecté, c'est le mode de distribution.

Q Maintenant, n'est-il pas vrai que chaque pilote est en mesure de savoir exactement combien lui a apporté, - en fait en gains de pilotage, durant l'année?

R Absolument.

Q Et que ce n'est pas une information qui est difficile pour un pilote d'obtenir, à savoir ce qu'il a gagné, lui, dans l'année, en travail?

R Ce n'est pas ça qui est difficile à obtenir; c'est la part qui n'apparaît pas dans son salaire à lui, et à laquelle on s'est..... laissez-moi finir ma réponse - les sommes globales sont versées, très bien, le salaire est là, on s'en sert, et ce qui reste, on le distribue.

Alors, moi, je prétends que si chaque pilote avait un peu plus de contrôle sur son salaire, ce qui me paraît absolument normal, il serait en mesure d'exiger des comptes un peu plus détaillés pour les dépenses qui lui sont faites.

On ne dit pas nécessairement que ces dépenses ont été absolument folles et hors de tout bon sens, mais il nous est permis de le penser tant qu'on n'aura pas les détails.

Q Est-ce que ces détails ne sont pas à votre disposition lors de chaque assemblée annuelle, pourvu que vous vous donniez la peine de poser des questions?

R Qu'il me soit permis de vous répondre, Me Lalonde, en vous imaginant d'être à ma place et de poser les mêmes questions; vous avez été témoin de plusieurs questions qui ont déjà été posées et qui n'ont pas obtenu de réponses satisfaisantes.

Q Je ne suis pas d'accord. Satisfaisantes peut-être à votre goût, mais je n'admettrai certainement pas que

ce n'était pas des réponses satisfaisantes. N'est-il pas vrai qu'à tous les quinze jours, vous recevez un état des dépenses accomplies par la Corporation ou l'Association?

R Mais oui, c'est sûr.

Q Etes-vous membre d'autres associations telles que Chambre de Commerce, etc.?

R Pas que je sache, non.

Q Connaissez-vous bien des organisations qui vous envoient des états de dépenses bi-mensuels?

R Remarquez que le seul statut que je puisse posséder en dehors du pilotage, c'est celui d'employé civil, et ce n'est pas un critère, je crois.

Q Alors, vous n'êtes pas en mesure de témoigner là-dessus?

R Non.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
Pour la Féd. des Armateurs du Canada:
La Chambre de Commerce ne retirerait pas votre salaire au complet, monsieur.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Fédération des Pilotes:
Non, mais je connais une quantité de "pools", de médecins qui opèrent sur la même base et qui n'ont pas de rapports bi-mensuels, y compris le bureau d'avocat de monsieur Brisset, et je dois dire, en toute honnêteté, le mien.

LE PRESIDENT:
Je connais plusieurs bureaux d'avocats

qui ont des rapports mensuels, par exemple de toutes les dépenses et de tous les revenus.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Fédération des Pilotes:
Ca démontre que les Corporations de Pilotes sont deux fois plus avancées que les avocats, encore, Votre Seigneurie.

Q Vous avez mentionné, à un moment donné, monsieur Koenig, qu'il était maintenant plus facile d'obtenir de l'information concernant les tours alloués aux administrateurs pour assemblée, et je crois que vous avez dit: à peu près depuis l'établissement de la Commission Royale d'Enquête. Depuis quand la Commission Royale d'Enquête a-t-elle été établie, pour le pilotage?

R Je crois: en décembre dernier, décembre mil neuf cent soixante-deux (1962).

Q Décembre mil neuf cent soixante-deux (1962). Et en quoi vous est-il devenu plus facile, depuis cette époque, d'obtenir l'information concernant les tours alloués aux administrateurs?

R Parce qu'avec les années qui passent, d'abord, on s'est alloué un peu plus de tours à cette occasion, et puis il y a eu un peu plus de discussions à ce sujet-là, et puis les confrères ont surveillé un peu plus le nombre de tours qui étaient donnés de temps à autre, périodiquement, et c'est comme ça qu'on a fini par savoir, et à un moment donné, on a fait quelques représentations, on a dit par exemple...

Q Qui "on"?

R Ah, "on" c'est difficile à préciser. Alors, on a dit: "On aimerait bien savoir combien de tours un tel, combien de tours un autre,"et ç'a procédé comme ça; c'est aussi difficile de vous répondre que de sortir le nombre de tours....

Q Est-ce que vous voulez dire que tout ce qui s'est produit, c'est qu'il y a plus de pilotes qui se sont donnés la peine de se renseigner, depuis décembre?

R Oui, quelque chose comme ça, la Commission...

Q Et on se renseignait où? Au bureau du pilotage ou chez le surintendant?

R On se renseignait où on pouvait.

Q Est-ce que ce n'est pas chez le surintendant?

R Oui.

Q Est-ce que cette information-là n'était pas toujours disponible, chez le surintendant?

R Oui, elle était toujours disponible, en autant que je le sache, mais au début, on y pensait pas tellement, vous vous imaginez que le nombre de tours, bien qu'on n'approuvait pas tellement la chose, n'était pas exagéré, si vous permettez la comparaison, tandis que cette année, nous croyons qu'elle l'est réellement.

Q C'est-à-dire que vous croyez...

R Je ne suis pas le seul, je vous prie de le croire.

Q Il faudrait prouver ça. N'est-il pas vrai donc que l'information concernant les tours alloués a toujours été disponible chez le surintendant?

R Je crois que oui.

Q Deuxièmement, n'est-il pas vrai que les tours alloués aux administrateurs apparaissent aux minutes de chaque assemblée du Conseil d'Administration de votre Corporation ainsi que de votre Association?

R C'est fort possible.

Q N'est-il pas vrai que les minutes de l'Association et de la Corporation peuvent être consultées par tout membre, au bureau?

R Certainement. Mais vous savez très bien que la plupart des gens ne le font pas.

Q Troisièmement, n'est-il pas vrai qu'en dehors des assemblées générales annuelles, le président fait rapport en outre du nombre de tours qui ont été alloués durant l'année à diverses personnes?

R Je ne suis pas près à le dire.

Q Je vais vous lire un petit bout de phrase, et je vais vous demander de vous reporter à l'assemblée du onze (11) janvier mil neuf cent soixante et un (1961), l'assemblée générale annuelle du onze (11) janvier mil neuf cent soixante et un (1961), et je vais vous lire un extrait du rapport du Président, qui sera déposé et prouvé en temps et lieu, mais je vais vous demander si ça vous dit quelque chose, et si vous vous rappelez d'avoir entendu ceci: il faut aussi noter le travail fourni par vos administrateurs. Vous savez que ce travail est accompli sans rémunération. Il est vrai cependant que nos règlements permettent de créditer des tours aux administrateurs ou à tout membre de comité, mais il ne faut pas s'imaginer que ces quelques voyages crédités couvrent pleinement les heures de travail accompli dans l'exercice de nos fonctions officielles. Par exemple, cette année, il a été alloué aux adminis-

trateurs et membres de Comité un total de soixante-dix-neuf tours et demi (79½), ce qui représente approximativement un voyage par pilote, soit environ douze heures de travail chacun, pour l'administration de votre Corporation et de votre Fédération. Dans mon cas, j'ai demandé à monsieur Ménard de tenir un livre de bord - "log book" - de mes heures passées au bureau, ce qu'il a fait religieusement. Il arrive à un total de 1,034½ heures pour la dernière saison. Pour ces 1,034½ heures, il m'a été alloué vingt-six (26) tours. Ceci représente trente-neuf point huit (39.8) heures de travail par tour alloué, ou bien cinq mois et deux semaines de travail basé sur une semaine de quarante-quatre heures; je ne dis pas cela pour me plaindre, mais pour que tous comprennent que s'occuper des affaires de la Corporation et de la Fédération n'est pas une sinécure".

Vous rappelez-vous d'avoir entendu une telle remarque, en mil neuf cent soixante et un (1961)?

R Je ne peux pas dire oui, mais d'ailleurs, je ne peux pas affirmer avoir été présent à cette assemblée particulière; j'ai manqué une ou deux assemblées entre-temps. Mais je continue à dire que c'était une fort belle rémunération quand même, à ce moment-là. Très bien. Vous avez parlé aussi des contributions pour les congrès annuels de la Fédération, et vous avez dit : "On a pensé que ce serait une façon de forcer les membres d'assister au Congrès". Qui a pensé cela?

R Ca, je ne suis pas en mesure de le dire; il y a certainement les organisateurs qui y ont pensé.

Q Est-ce qu'en fait, ce n'est pas vous qui pensez qui c'est la raison pour laquelle on a adopté cette formule?

R Pas dutout, ce n'est pas moi, parce que la réflexion a été faite devant moi.

Q La réflexion a été faite par un administrateur?

R Pas à ce moment-là; par un confrère qui était singulièrement lié avec les administrateurs, et qui s'occupait activement de l'organisation de ce congrès, de la propagande et de la vente des cartes de participation.

Q Encore, c'est un sujet sur lequel vous n'avez pas jugé bon de vous informer à l'assemblée générale?

R Remarquez...

Q N'est-ce pas? Ca se répond par: oui ou non?

R Répétez votre question, s'il vous plaît?

Q Il s'agit, n'est-ce pas, d'un sujet sur lequel vous n'avez pas jugé bon de vous informer en assemblée générale?

R Ah non, pas du tout, pas du tout.

Q Et vous ne sauriez pas si cette question, d'ailleurs, avait été décidée à l'assemblée générale ou non?

R Je crois bien qu'elle a été décidée à l'assemblée générale; j'ai même - je crois que vous vous souvenez que j'ai mentionné lors du vendredi, vingt-six (26) juillet, ici, à quelle occasion j'avais protesté, même de façon assez forte, contre cette cotisation obligatoire. J'avais même demandé à ce moment-là un vote secret, qui a été refusé.

Q Sur cette question?

R Absolument.

Q Mais n'est-il pas vrai que sur cette question, encore une fois, du vote secret, la question a été soumise à l'assemblée générale, demandant si l'assemblée voulait un vote secret ou ouvert?

R Justement, elle a été soumise à votre suggestion, en demandant un vote à mainlevée, à l'effet de savoir si on désirait un vote secret, ce qui était une conclusion.

Q Est-ce que ce n'est pas plutôt selon les règlements de l'Association?

R C'est fort possible, mais ils ont été rédigés par vous.

Q Je m'excuse, mais je dois contester la validité de cette information; ces règlements n'ont pas été rédigés par moi, mais ils ont été votés par qui? C'est ça qui est important.

R .....

Q Vous savez que les règlements ont été votés par la Corporation?

R Il y a beaucoup de choses qui ont été votées par la Corporation.

Q En définitive, si on peut résumer, c'est que vous déplorez le règne de la majorité, tel qu'il existe à l'heure actuelle?

R C'est-à-dire que je déplore le règne d'une minorité qui empêche les votes absolument libres, les élections absolument libres d'être prises.

Q Cette minorité qui obtenait toujours la majorité aux assemblées, quand même?

R Oui, à la suite de quelques regards meurtriers, enfin.

Q Est-ce que vous avez eu beaucoup d'attentats, au cours des dernières années, par ces regards meurtriers?

R Je préférais être assassiné que d'être persécuté pendant plusieurs années.

Q Je crois qu'on vous a posé la question à savoir s'il y avait jamais eu de discrimination contre vous et je tiens à souligner le fait qu'en assemblée, on a souligné l'an dernier encore une fois la possibilité pour chacun d'exprimer son point de vue, et si le contre-interrogatoire a pu vous paraître long et tortueux, ce n'est pas par persécution, c'est simplement pour faire ressortir les faits, monsieur Koenig, et je vous remercie.

R Je vous remercie de votre considération.

SUITE A LA PAGE 1,896

RE-INTERROGE par Me MAURICE JACQUES, pour la Commission:

Q Vous avez mentionné un incident concernant les bulletins de vote; vous avez dit qu'il y avait deux postes ouverts à une élection donnée, qu'il y avait quatre candidats, et qu'on vous a demandé de voter obligatoirement pour deux candidats parmi ces quatre là, sans quoi votre bulletin serait considéré nul. Est-ce que c'est bien ce que vous avez relaté?

R C'est bien comme je l'ai compris à ce moment-là, oui.

Q Maintenant, vous aviez à ce moment-là reçu combien de bulletins de vote?

R Je dois déclarer ici que je n'ai pas pris part au vote; quand j'ai vu la façon dont les choses tournaient, j'ai pris ma serviette et je m'en suis allé.

Q Alors, vous ne savez pas si on avait ou si on était pour distribuer un bulletin de vote couvrant les deux postes, ou deux bulletins de vote, un pour chacun des deux postes?

R Je ne peux pas l'affirmer moi-même, mais c'est très facile de le vérifier parce que beaucoup de confrères m'en ont parlé par la suite, et ce sont eux qui m'ont raconté la chose telle qu'elle s'est passée.

Q Maintenant, est-ce que vous considérez que vous êtes à l'emploi de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent?

R ..... vous voulez parler de la

nouvelle corporation?

Q La nouvelle corporation? Est-ce que vous considérez que vous êtes à son emploi?

R Il y a des moments où je me le demande.

Q Voulez-vous expliquer ça, s'il vous plaît?

R Parce qu'en vue de certaines déclarations que j'ai faites aujourd'hui, en vue des relations qui existent encore aujourd'hui entre les deux groupes: L'ancienne association et la nouvelle corporation, la façon dont les signatures des jeunes, qu'on m'a bien montrées tout à l'heure, et qui m'ont fort surpris, incidemment, - toutes ces choses me portent à penser qu'il devrait y avoir là un motif quelconque pour faire signer les jeunes dans l'ancienne association.

Q Je crois que vous n'avez pas saisi la portée de ma question. Est-ce que vous vous considérez comme un employé de la nouvelle corporation dans vos fonctions de pilote, ou si vous vous considérez comme un pilote indépendant de la corporation?

R Je dois répondre à celà qu'en autant que je le sache, légalement, je ne peux pas l'affirmer, mais en autant que je le sache, je suis probablement un membre de la Corporation; donc, par conséquent, je suis à l'emploi de la Corporation, sous l'autorité du ministère des Transports.

Q Maintenant, quant à toutes ces dépenses qui sont faites par la Corporation, à votre connais-

sance, est-ce qu'il existe un maximum que le bureau de direction peut dépenser? Est-ce qu'il y a une limite quelconque sur les dépenses qui peuvent être faites par le bureau de direction?

LE PRESIDENT:

En d'autres termes, y a-t-il un budget de dépenses prévues?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Budget au sens strict du mot "budget"; des prévisions de dépenses qui sont soumises aux membres de la Corporation, avant de faire les dépenses.

R Je crois que la seule limite qui soit mentionnée quelque part - je ne pourrais pas répondre catégoriquement, mais l'item qui s'appliquerait surtout à " l'entertaining", comme on dit en français, le côté social de la chose; pour ce qui est du reste, je ne crois pas qu'il y ait de limite. On parle de la saine administration, et on donne carte blanche à nos administrateurs.

LE PRESIDENT:

Q Je comprends, par exemple, que pour la réunion qu'il y a eue à Estérel, il y a eu une cotisation spéciale?

R Oui Votre Seigneurie, ç'a été spécial.

Q Alors, ça n'a pas été absorbé par les dépenses ordinaires?

R Non Votre Seigneurie.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Je vous exhibe l'annexe A de la pièce 597, intitulée "Etat du revenu et des dépenses pour l'année terminée le quinze (15) décembre mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Oui.

Q Cette annexe démontre les dépenses qui forment un total de $43,892.80.

R Oui.

Q A votre connaissance, est-ce que ces dépenses ont été approuvées avant qu'elles ne soient faites?

R .....

Q Est-ce qu'au cours del'année, on vous demande d'approuver un budget? Est-ce qu'on vous propose, par exemple, ceci: La Corporation va dépenser tant de dollars pour publicité, tant de dollars pour honoraires professionnels, tant de dollars pour honoraires d'Association? Est-ce qu'on vous demande d'approuver préalablement certains chiffres?

R On ne nous demande pas d'approuver certains chiffres. On se contente simplement de nous dire que ça va coûter cher, de se préparer à payer, que ce n'est pas le temps de mesquiner.

Q En d'autres mots, les dépenses, vous les approuvez - c'est-à-dire, vous ne les approuvez pas, on vous les soumet une fois qu'elles sont faites?

R Je pense bien que c'est à peu près ça, oui.

LE PRESIDENT:

Q Est-ce que tout de même, est-ce que les modes, les causes de dépenses ne sont pas auparavant approuvées, comme par exemple: On va faire faire un travail dans tel domaine. Est-ce que vous autorisez à faire faire un travail dans un domaine donné? Ca pourrait être au point de vue actuaire, engager un technicien. Est-ce qu'on ne vous consulte pas avant l'engagement de ces experts?

R A ma connaissance, Votre Seigneurie, ces choses, ces décisons sont prises par une assemblée du bureau de direction, ou quelques fois par ce qu'on appelle une assemblée de délégués qui sont appointés par le bureau de direction, mais je ne crois pas que les décisions que vous mentionnez soient prises au cours d'une assemblée générale, par exemple, non.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Monsieur Koenig, un dernier point: Vous êtes au courant - est-ce que vous avez pris connaissance du mémoire qui a été soumis par la Fédération des Pilotes ...

R Oui, je l'ai lu.

Q ... à la Commission?

R Je l'ai lu.

Q Est-ce que vous avez pris connaissance

des recommandations spécifiques de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent?

R Je les ai lues.

Q Est-ce que préalablement à la confection de ce mémoire, on vous a consulté sur les recommandations qu'on se proposait de faire?

R Voici: En autant que je me souvienne, on nous a soumis un certain nombre de recommandations par le courrier...

Q Monsieur Koenig, je vous arrête ici et je vous montre deux documents photostatés. Voulez-vous en prendre connaissance et me dire si c'est ce qu'on vous a soumis?

R C'est bien ça.

Q Je voudrais déposer ces deux documents en liasse sous la cote 638, intitulés "Circulaires concernant les recommandations de l'Association des Pilotes Licenciés pour le havre de Québec et en aval, à la Commission Royale d'Enquête sur le Pilotage," et c'est un document qui porte la date du cinq (5) juin mil neuf cent soixante-trois (1963). Maintenant, je désirerais lire le dernier paragraphe de ce document, Votre Seigneurie, et je cite:

"Nous vous demandons d'examiner attentivement ces recommandations. Tout membre qui n'est pas d'accord avec celles-ci devra nous faire savoir son désaccord dans les sept jours de la date des présentes. Toute absence de réponse sera considérée comme une approbation des recommandations ci-jointes."

1
2 C'a été écrit le cinq (5) juin.
3 R Oui. A ce moment-là, j'ai trouvé
4 que c'était un peu digmatique, parce que ceux qui
5 étaient en ville à ce moment-là l'ont reçu le six (6);
6 la date ultime voulait dire le douze (12), pour qu'une
7 réponse soit dans le courrier; nous avons l'obligation
8 de travailler, de faire des voyages, nous ne sommes
9 pas une semaine chez-nous pour prendre tout le temps
10 voulu pour étudier ces choses, et puis je crois avoir
11 quelque part, peut-être ici même, mais je le produirai
12 en même temps que les autres documents qui m'ont été
13 demandés par Me Brisset, qu'une décision a été prise
14 effectivement par le bureau de direction et les délégués
15 le dix (10) du même mois, ce qui était deux jours avant
16 la séance approuvant en bloc ou à peu près les recomman-
17 dations qui devaient être formulées à la Commission.
18 Q J'ai un document ici, daté du dix
19 (10) juin. Est-ce que ça serait ce document auquel
20 vous référez, ou une photocopie de ce document?
21 R Je crois bien que c'est celle-ci.
22 Q Qu'il plaise à la Commission,
23 ce document qui a été exhibé au témoin il y a un instant
24 réfère à un projet de recommandation. On ne dit pas
25 dans ce document s'il s'agit des recommandations de la
26 Corporation du Bas St-Laurent ou de la Fédération.
27 C'est un document qui est intitulé "Fédération des
28 Pilotes du St-Laurent, bulletin aux membres." Alors,
29 vu l'ambiguïté du texte, je ne voudrais pas produire
30 la pièce.

LE PRESIDENT:

Vous pouvez la produire avec ces remarques-là.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Je n'y vois pas l'ambiguité qu'y voit mon confrère, et ce document déclare en particulier qu'à Trois-Rivières, le quatre (4) juin, a eu lieu une assemblée générale des membres délégués de notre Fédération. Des recommandations générales qui avaient déjà été soumises à chaque conseil d'administration des corporations membres ainsi qu'au Conseil d'Administration de la Fédération ont été longuement étudiées et discutées par les membres délégués."

Et le reste du texte traite tout au long des recommandations générales.

Si on regarde le mémoire déposé par la Fédération des Pilotes du St-Laurent, il y a deux sections: Une première section qui s'intitule " Recommandations générales de la Fédération des Pilotes du St-Laurent" et qui sont au nombre de 39; et une deuxième section qui s'appelle

1
2 "Recommandations spécifiques des
3 groupements membres de la Fédération
4 des Pilotes du St-Laurent."
5 Et l'introduction du mémoire déclare
6 au paragraphe 5: "En plus de
7 recommandations générales couvrant les
8 termes du mandat de la Commission,
9 - c'est-à-dire les trente-neuf
10 recommandations générales auxquelles
11 j'ai référé - la Fédération présente
12 en annexes un certain nombre de
13 recommandations spécifiques concernant
14 l'opération du pilotage dans les
15 circonscriptions de pilotage déter-
16 minées. Bien que la Fédération en-
17 dosse ces recommandations, celles-ci
18 ne relèvent pas de sa responsabilité
19 directe, mais bien des corporations
20 de pilotes. Ces recommandations
21 spéciales ont été adoptées par les
22 conseils d'administration de chaque
23 corporation concernée, chaque groupe-
24 ment de pilotes jouissant de sa pleine
25 autonomie. On ajoute: Etant donné
26 que la navigation sur le St-Laurent
27 est en pleine activité, il a été
28 impossible aux corporations de con-
29 voquer des assemblées générales
30 spéciales de leurs membres concernant

ces recommandations. Cependant, un grand nombre de celles-ci ont fait l'objet de discussions et de votes lors d'assemblées générales antérieures et en outre, chaque corporation a procédé récemment à une consultation de ses membres par écrit à cet égard. Dans tous les cas, ces recommandations ont été approuvées."

Alors, je pense, pour qu'il n'y ait pas confusion, ceci est un document de la Fédération, et lorsqu'il s'agit des recommandations spéciales...

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Je préfèrerais, Votre Seigneurie, que les officiers de la Fédération témoignent, plutôt que mon confrère...

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
C'est une question de Votre Seigneurie.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
... malgré toute la confiance que j'ai en lui.

Maintenant, Votre Seigneurie, je voudrais déposer la pièce, avec votre

permission, sous la cote 639.

LE PRESIDENT:

Il y a une objection au dépôt de cette pièce. Voici ce que j'ai à dire sur ça: C'est peut-être très clair, à la lecture des pièces, mais ça peut aider à établir le fait que plusieurs des pilotes qui ne peuvent peut-être pas se tenir au courant de toutes les diverses corporations, associations qui existent et des différents bulletins qu'ils reçoivent, il y a certaines confusions, et ceci peut être une explication de la confusion, et lorsqu'on s'arrête et qu'on analyse les documents, c'est très bien, mais pour quelqu'un qui reçoit ce s documents-là à droite et à gauche, il en résulte peut-être une confusion assez considérable, et ceci pourrait être un exemple, avec les remarques qui ont été faites de part et d'autre, je crois que ça explique la situation, et pour la Commission, je préfèrerais qu'il soit déposé.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

1
2 Il faudrait qu'il soit décrit.

3 Me MAURICE JACQUES,
4 pour la Commission:
5 Exhibit 639, bulletin de la Fédération
6 des Pilotes du St-Laurent, daté du
7 dix (10) juin mil neuf cent soixante-
8 trois (1963).
9
10 Q Alors, monsieur Koenig...

11 Me MARC LALONDE, c.r.,
12 pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
13 Sur cette question, je suis bien
14 prêt à reconnaître que mon confrère
15 n'est pas obligé de me croire, mais
16 par ailleurs, ce n'est pas moi qui
17 choisit le plus mauvais témoin pour
18 faire identifier la pièce.
19
20 Me MAURICE JACQUES,
21 pour la Commission:
22 C'est peut-être un mauvais témoin,
23 mais il a été assez bon pour le garder
24 dans la boîte au témoin trois jours.

25 LE PRESIDENT:
26 Très bien. Plus de remarques à ce
27 sujet-là. Mais, évidemment, ce n'est
28 pas le témoin idoine pour produire
29 ce document-là.
30

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Voici, Votre Seigneurie: Je ne veux pas prouver l'authenticité du document. Le témoin me dit que le dix (10) juin, soit trois jours ou cinq jours, plutôt, après l'exhibit précédent qui est une lettre lui demandant de dire oui ou non s'il approuve, il dit que le dix (10) juin, en autant qu'il est concerné, il a reçu un document qui lui dit que tout est fini, tout est adopté.

LE PRESIDENT:
Ca prouverait le document.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
C'est exactement ça.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Exactement, sauf que le conseiller juridique de la Commission fait dire au témoin des choses que le témoin n'a probablement pas dites. Il dit que le témoin a reçu le document le dix (10) juin. Il est daté du dix (10) juin, et je douterais fort que le témoin ait reçu le document le dix (10) juin.

LE PRESIDENT:

Là, ce sont les procureurs, de part et d'autre, qui témoignent.

Est-ce qu'il y a d'autres questions à monsieur Koenig?

Q Alors, monsieur Koenig, nous vous remerçions. C'a peut-être été long, mais je crois que ç'a été utile, de part et d'autre, que vous ayiez rendu ce témoignage, et que vous ayiez eu le courage de le rendre, aussi.

R Je vous remercie, et je reste à la disposition de la Cour pour une date ultérieure, si nécessaire.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES.

1
2 LE PRESIDENT:
3 Demain-matin, c'est l'ouverture des
4 Tribunaux, à dix heures, la cérémonie
5 commence à dix heures moins quart.
6 La Commission va quand même siéger
7 dans l'avant-midi. Je participerai pro-
8 bablement au début de la cérémonie, mais
9 je suis ici à dix heures, dix heures et
10 cinq au plus tard.
11 Par conséquent, il n'y aura pratiquement
12 pas de délai. Alors, vous pouvez pren-
13 dre pour acquit que la Commission siège-
14 ra quand même.
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président.

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Le neuvième jour de septembre, l'an mil neuf cent soixante-trois, a comparu comme témoin en cette enquête:

JEAN-BAPTISTE CYRILLE POULIOT,

Me MAURICE JACQUES,

Procureur de la Commission:

Q Voulez-vous donner vos nom et prénoms?

R Jean-Baptiste Cyrille Pouliot.

Q Jean-Baptiste Cyrille Pouliot. Et votre âge?

R Soixante-dix ans.

Q Et vous étiez autrefois, je crois, un pilote?

R Oui.

Q Pour le district de Québec?

R Oui.

Q En quelle année êtes-vous devenu pilote?

1

2 R En mil neuf cent seize (1916).

3 Q Voulez-vous nous raconter le stade

4 d'apprentissage que vous avez dû faire pour devenir pilote?

5 R Sept (7) ans.

6 Q Sept (7) ans?

7 R Quarante (40) voyages par été.

8 Q Quarante (40) voyages par été. Et

9 c'était des voyages de quelendroit à quel endroit?

10 R Québec à Pointe-au-Père.

11 Q Québec à Pointe-au-Père. A part ça,

12 est-ce que vous avez servi en mer d'une façon quelconque?

13 R Ah oui, absolument.

14 Q Combien d'années?

15 R Quatre (4) ans, à peu près; quatre hivers.

16 Q Pardon?

17 R Quatre hivers.

18 Q Quatre hivers en mer, et puis sept ans

19 comme apprenti-pilote?

20 R Absolument.

21 Q Est-ce que vous avez obtenu un certificat

22 de compétence quelconque pour votre temps en mer?

23 R Ah oui.

24 Q Le témoin, Votre Seigneurie, détient un

25 certificat de "Mate Coasting Trade Passenger Steamer or of for

26 and aft rigged sailing vessels" émis le seize (16) avril mil neuf

27 cent treize (1913).

28 Q A part votre stade de sept (7) ans d'appren-

29 tissage pour devenir pilote, est-ce que vous avez été obligé de

30 suivre des cours quelconques?

R J'ai été officier sur les charbonniers du temps.

Q Les cours que vous avez suivis, c'est pour votre certificat de maître ?

R De maître, oui.

Q C'est ça. Maintenant, comme apprenti-pilote, est-ce que vous avez passé des examens?

R Ah, absolument, pour la compétence, pour l'écriture, ainsi de suite.

Q Pour la compétence, pour l'écriture. Est-ce que vous avez passé ça quand vous êtes devenu apprenti-pilote?

R Avant d'être apprenti.

Q Avant d'être apprenti?

R Oui.

Q Au meilleur de votre connaissance, quels étaient les examens que vous avez passés?

R C'était sur l'écriture et l'arithmétique.

Q L'anglais?

R L'anglais, le français.

Q Ca, c'était pour devenir apprenti?

R Pour devenir apprenti, oui.

Q Maintenant, est-ce que vous étiez obligé de donner votre nom à un endroit quelconque, pour devenir apprenti?

R Bien oui, il fallait faire application.

Q Oui. Et comment avez-vous fait application?

R Bien, c'était..... chaque pilote, dans ce temps-là, avait le droit à un apprenti. On a dit ici l'autre jour

qu'l fallait être fils de pilote pour devenir apprenti. Ceci est absolument faux.

Q Alors, comment est-ce que ça se passait, dans votre temps?

R Ca se passait, durant la vieille Corporation, chaque pilote avait droit à un apprenti. Lorsque le tour venait, s'il n'avait pas d'apprenti à passer, il vendait son tour à un ami. Alors, ça fait qu'on pouvait acheter la même chose que du temps...

Q Un pilote avait droit à un apprenti?

R A un apprenti.

Q Et l'apprenti, est-ce qu'il faisait ses voyages avec ce pilote-là?

R Non, avec tous les pilotes. Non, aller apprenti avec seulement un pilote, on risque de faire un bon-à-rien; il faut aller avec tout le monde.

Q Ca dépend du pilote?

R Il faut aller avec tout le monde; chacun sa petite "trick".

Q Est-ce que vous étiez obligé de payer le pilote pour payer l'apprenti?

R Oui, mon père a payé cinq cents dollars ($500.00) pour mon tour.

Q Votre père a payé cinq cents dollars ($500.00) pour votre tour?

R Oui.

Q Pour que vous puissiez devenir apprenti. C'est-à-dire, c'était payé au pilote?

R C'était payé au pilote qui avait le tour; son droit était rendu.

Q Maintenant, après vos sept ans d'apprentissage, est-ce que vous avez passé des examens pour devenir pilote?

R Absolument, oui.

Q Quelle sorte d'examens avez-vous passés?

R Sur la rivière, sur l'anglais; sur la rivière tout spécialement.

Q Les règles de route, est-ce que c'était inclus dans ça?

R Oui.

Q Les cartes?

R Les cartes, oui.

Q Est-ce que c'était inclus dans ça?

R Absolument.

Q Maintenant, vos sept ans d'apprentissage, est-ce que c'était sept ans obligatoire ou s'il y avait un autre minimum que ça?

R C'était: sept ans obligatoire.

Q Sept ans obligatoire?

R Oui, et pas moins.

Q Pardon?

R Et pas moins.

Q Pas moins de sept ans. Est-ce que ça arrivait, dans votre temps, que des apprentis faisaient plus de sept ans?

R Après moi.

Q Après vous, ça?

R Oui.

Q Quand vous êtes devenu pilote, est-ce que l'Association ou quelque chose de semblable existait à ce

1 moment-là?

2 R Oui, la Corporation existait. Mais comme

3 ça châtouilait les oreilles de la Shipping Federation, ils se sont

4 servis d'un de nos moutons noirs pour briser notre Corporation.

5 Q Pouvez-vous expliquer ça un peu s'il

6 vous plaît?

7 R Un mouton noir, c'est un gars qui n'est

8 jamais content.

9 Q Et qu'est-ce qui est arrivé?

10 R Il est arrivé qu'on a gagné au Canada,

11 et ils nous ont amenés en Angleterre; en Cour Supérieure.

12 Durant ce temps-là, nous autres, on

13 s'est associé, et puis moi, dans ce temps-là, j'avais suggéré qu'on

14 s'appelle "Fédération", le même nom que cette shipping Federation

15 là qui nous a toujours fait une guerre terrible.

16 Q Alors, vous référez, là, vous dites qu'on

17 vous a amenés en Angleterre?

18 R Oui, la dernière Cour; comment vous

19 appelez ça? La Cour Suprême?

20 Q Au Conseil Privé, en Angleterre?

21 R Je ne sais pas; la dernière Cour.

22 Q C'était quelle cause, ça?

23 R La cause de la Corporation des Pilotes.

24 Q A part ça, qu'est-ce qu'il y avait?

25 R Hein? C'est le mouton noir qui était

26 leur outil.

27 Q Mais est-ce que c'était la cause de

28 Paquet, ça?

29 R Justement, vous l'avez.

30 La Corporation des Pilotes a eu sa

1

2 charte en dix-huit cent soixante (1860); avant ça, les pilotes étaient

3 les esclaves des agents de la Shipping Federation.

4 Q Maintenant, voulez-vous nous raconter

5 comment est-ce que ç'a débuté, ça, l'Association?

6 R Comme je vous dis, quand on a été en

7 procès de l'autre bord, on s'est associé en cas de perdre; on s'est

8 mis en union.

9 Q Oui?

10 R Une fois qu'on a perdu notre procès là-bas,

11 on a été en union, automatiquement.

12 Q Maintenant, il a été produit ce matin,

13 ou plutôt il y a quelque temps, un acte d'association de l'Union

14 des Pilotes; je vous montre ce qui est supposé être une copie de

15 l'exhibit 592, c'est un petit livre vert intitulé "Association des

16 Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval".

17 R Quelle année?

18 Q Daté du 20 avril 1957.

19 R Ça, c'est après moi, ça.

20 Q C'est après vous?

21 R Oui.

22 Q Quand est-ce que l'Association s'est

23 formée, l'Association dont vous parlez, la première?

24 R La première?

25 Q En quelle année? Vous souvenez-

26 vous?

27 R Vous verriez ça dans le procès de

28 Paquet; ça devait être en mil neuf cent dix-huit (1918) ou mil neuf

29 cent vingt (1920).

30 Q Est-ce que ç'a changé subséquemment,

ça?

1

2 R Subséquemment, non. On a rallongé le
3 temps, c'est tout.
4 Q Rallongé le temps?
5 R Oui. La Corporation des Pilotes est la
6 plus belle organisation qu'on a au Canada, j'aimerais à souligner
7 ça, pour la protection des pilotes, et la protection aussi de la
8 Shipping.
9 Q Je vous montre l'original de l'acte
10 d'Association des Pilotes, et le numéro 47, c'est une signature
11 de Cyrille Pouliot. Est-ce que c'est votre signature, ça?
12 R Oui, c'est ça.
13 Q Alors, ça c'est l'acte original?
14 R . . . . .
15 Q C'était la première Association, ce
16 document-là?
17 R Qu'est-ce qui est la date dans le dos?
18 Q Vous pouvez en prendre connaissance si
19 vous voulez.
20 R Il n'y a pas de date sur ça; je ne vois
21 pas de date.
22 Q Mais c'est votre signature?
23 R Absolument, c'est ça.
24 Q Est-ce que vous avez accepté de vous
25 joindre à cette Association-là immédiatement lorsqu'elle s'est
26 formée?
27 R Ah oui, parce qu'on croyait que c'était
28 dans notre intérêt; il fallait se protéger contre les loups.
29 Q Maintenant, à ce moment-là, ou plutôt
30 antérieurement à l'Association, comment est-ce que vous étiez payé

pour votre pilotage? Est-ce que c'était comme dans le temps de l'Association, que l'argent était remis à quelqu'un et que c'était distribué après?

R Lorsqu'on est allé à la Corporation?

Q A la Corporation?

R Les agents payaient à la Corporation.

Q A laCorporation des Pilotes, et la Corporation vous payait?

R Oui, tout était divisé.

Q C'était divisé. Et est-ce que c'était divisé comme ça été divisé dans l'Association?

R Oui, en parts égales.

Q A part égale. Est-ce qu'il y avait des ajustements de voyage, aussi, dans ce temps-là?

R Des ajustements de voyage? Non.

Q Vous ne vous souvenez pas de ça?

R .....

TRANSQUESTIONNE par
Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Fédration des Pilotes:

Q Monsieur Pouliot, est-ce qu'il n'y avait pas, tant du temps de la Corporation que de l'Association, une méthode selon laquelle les pilotes recevaient un montant qui pouvait varier selon le nombre de tours qu'ils avaient accomplis?

R Non, tout était divisé égal.

Q Automatiquement, vous étiez pilote, et si vous aviez cinquante pilotes, vous divisiez automatiquement...

R A parties égales.

Q ... Le montant en cinquante parts égales, peu importe le nombre de voyages que vous aviez accomplis?

R Peu importe.

Q Vous avez connu, comme ça, les deux méthodes: la Corporation et l'Association?

R Absolument.

Q Et c'était à ce moment-là la Corporation dont vous avez parlé, créée en vertu de la loi de dix-huit cent soixante (1860)?

LE PRESIDENT:

Q Est-ce que je comprends, au sujet de la division en cinquante parts égales, s'il y avait cinquante pilotes, que si pour une raison ou pour une autre un pilote était suspendu cinq ou six mois ou deux ou trois mois, il recevait quand même son un cinquantième?

R Non, on donnait la moitié du salaire pendant trois ans.

Q Et si quelqu'un était malade pendant six mois?

R La moitié du salaire, aussi.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Fédération des Pilotes:

Q Vous aviez, à l'époque des pilotes de ligne et des pilotes de tour, n'est-ce pas?

R Oui.

Q Les pilotes de ligne faisaient - combien de voyages faisaient-ils par année, en moyenne?

R Ah, d'aucun en faisait beaucoup plus.

Q Plus que les pilotes de tour?

R Ah oui.

Q Et en moyenne, généralement, quand même,

n'est-il pas vrai que les pilotes de tour faisaient plus de voyages que les pilotes de ligne?

R C'est venu après, ça, lorsque le Shipping a augmenté.

Q Lorsque la navigation a augmenté, les pilotes de tour faisaient plus de voyages que les pilotes de ligne?

R Oui.

Q Et savez-vous si vous continuiez à ce moment-là à partager à parts égales?

R Ah oui, tout le temps, tout à parts égales.

Q Du temps de la Corporation, monsieur Pouliot, est-ce que les officiers de la Corporation étaient rémunérés de quelque façon, ou s'ils étaient relevés de leurs tours pour des assemblées ou quelque chose comme ça?

R Rémunérés, ... bien, leurs dépenses étaient payées.

Q Leurs dépenses étaient payées. Maintenant, est-ce qu'on leur allouait des tours, du temps de la Corporation, s'ils étaient en assemblée?

R Lorsqu'un hommedevenait directeur, il ne pilotait pas du tout.

Q Ah, lorsqu'un homme devenait directeur, lorsqu'un homme était directeur, il cessait de piloter?

R Il s'occupait des tours.

Q Est-ce qu'il ne s'occupait pas aussi de toute l'administration, dans ce temps-là?

R En même temps, oui.

Q Vous étiez propriétaire du bateau-pilote, si je me rappelle bien, à ce moment-là?

1

2 R Oui, on avait des goélettes. C'est avant
3 moi, ça.
4 Q Du temps de la Corporation, il y avait
5 des goélettes?
6 R Oui.
7 Q Vous n'avez pas connu ça vous-même?
8 R Non.
9 Q La part que votre père a achetée,
10 cinq cents dollars ($500.00), est-ce que ce n'était pas une part -
11 ça ne représentait pas une part dans la goélette des pilotes?
12 R Oui, c'était comme une part.
13 Q Comme une part, ça représentait en
14 somme la valeur des biens de la Corporation, à ce moment-là?
15 R Oui.
16 Q Et c'est ce montant-là que tout nouvel
17 apprenti devait débourser pour être admis?
18 R Absolument. Il rentrait dans le pilotage,
19 il avait droit à ces goélettes-là.
20 Q Et c'est comme s'il achetait une part
21 dans la Corporation?
22 R Il devenait actionnaire.
23 Q Un pilote, lorsqu'il prenait sa retraite,
24 à l'époque, est-ce qu'on lui remboursait la part qu'il avait achetée?
25 R Non, c'était son tour qu'il avait droit;
26 une fois son tour vendu, c'était final.
27 Q Est-ce que ça voudrait dire qu'en pra-
28 tique, par exemple, on aurait pu acheter une part à cinq cents
29 dollars ($500.00) en dix-huit cent soixante-dix (1870), et la revendre
30 en prenant sa retraite en mil neuf cent vingt, huit cents dollars
($800.00)?

R Non. Lorsque le tour était arrivé, ça marchait... comment est-ce qu'on appelle ça...

Q A tour de rôle?

R Séniorité. Comme moi, lorsque j'ai été reçu, mon père, son tour n'était pas arrivé, il a été obligé d'en acheter un.

Q Il a été obligé de l'acheter pour vous?

R Oui.

Q Et le pilote dont le tour était arrivé de nommer un apprenti, est-ce qu'il avait eu quelque chose à payer pour vous nommer apprenti?

R Si ça avait été à lui?

Q Oui?

R Ah non, ça aurait été son tour à lui.

Q Là, lui était libre de nommer qui il voulait?

R De nommer qui il voulait.

Q Sans payer quoi que ce soit?

R C'était à lui.

Q Donc, durant toute cette période, les administrateurs s'occupaient à plein temps - les directeurs s'occupaient à plein temps de la Corporation?

R Ils s'occupaient de tout: d'appeler les pilotes en dehors; de voir à ce qu'ils embarquent à bord des bateaux, de voir à la discipline.

Q Combien y avait-il de directeurs à l'époque?

R Six.

Q Ils s'occupaient de la discipline, vous dites?

R Oui, de la discipline.

Q Est-ce qu'il y avait une assez bonne discipline?

R Ah oui, justement, le gars qui nous a plaidés, le gars qui nous a plaidés, il ne voulait pas la suivre, la discipline; c'est pour ça qu'il a fait le malin.

Q Et vous avez connu cette période. Est-ce que la discipline était assez sévère?

R Ah oui, elle était sévère.

SUITE A LA PAGE 1,925

TRANSQUESTIONNE par Me J. BRISSET, c.r., pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Pouliot, je crois que votre famille, n'est-ce pas, a une grande renommée dans le district de pilotage de Québec; elle a fourni nombre de pilotes dans le district?

R Oui, puis ils n'ont pas été les pires, à part ça.

Q C'est justement ce que je disais: Votre famille a une très grande renommée, elle est même illustre dans le monde du pilotage. Votre père était pilote?

R Mon père, mon grand-père des deux bords: de mon père et de ma mère.

Q Et vous avez des fils qui ont été pilotes?

R Non, il est mort en mer durant la guerre.

Q Alors, vous avez tout de même d'autres membres de votre famille, des neveux qui ont été pilotes?

R Oui, j'ai des neveux, un neveu.

Q L'histoire raconte - dites-moi si j'ai tort - que dans votre famille, il y a même une femme qui a fait du pilotage, dans le district?

R Hein?

Q C'est exact, n'est-ce pas?

R Il y a ma femme qui a piloté mon yacht, assez souvent; c'est un yacht à voiles.

Q Il n'y en avait pas une, soit de votre grand-père ou de votre arrière grand-père, une femme qui faisait du pilotage? C'était votre grand-mère?

R Elle descendait les bateaux jusqu'à St-Jean, elle débarquait là.

Q Et votre père, lui, continuait?

R Pas mon père; c'est un oncle, ça.

Q J'avais entendu dire le fait que dans votre famille il y avait eu une femme qui avait fait du pilotage, qui était un peu hors de l'ordinaire. C'est pourquoi je tiens à le souligner ici, ce qui ajoute encore à ce qu'il y a d'illustre dans votre famille. Depuis quelle année avez-vous pris votre retraite, monsieur Pouliot?

R Depuis cinquante-quatre ("54).

Q Depuis mil neuf cent cinquante-quatre (1954). Alors, vous n'avez pas connu la nouvelle corporation?

R Ah, du tout.

Q Pendant le temps que vous étiez pilote, est-ce que vous avez eu leposte d'administrateur de votre Association, un moment donné?

R Oui, j'ai été directeur, souvent.

Q Vous avez été directeur. A ce moment-là, quand il s'agissait de transiger, vous transigiez avec la Fédération des Armateurs, n'est-ce pas?

R Oui, le gouvernement.

Q C'a toujours bien marché pendant

le temps que vous étiez directeur, administrateur?

R Ah, il y avait du tiraillage.

Q On finissait par s'accorder, monsieur Pouliot?

R .....

Q Vous ne vous êtes jamais mis en grève pendant le temps que vous avez été pilote, vous?

R Mis en grève, oui, un automne.

Q Quelle année?

R Ca, l'année, je ne vous la donnerai pas exacte. On voulait avoir deux pilotes pour descendre en glace; la Shipping voulait s'objecter.

Q Quelle année était-ce? Vous rappelez-vous?

R Ca devait être en mil neuf cent trente et quelque chose.

Q En mil neuf cent trente et quelque chose. Est-ce que tous les pilotes s'étaient mis en grève?

R Absolument.

Q Combien de temps est-ce que ç'a dûré?

R Ah, deux jours.

Q Et, finalement, on était d'accord?

R Ca coûtait cher de garder les bateaux à Montréal, ça fait que...

Q Pardon?

R Ca coûtait cher de garder les bateaux à Montréal, puis ils auraient pu rester crèmés là.

Q Alors, même dans ce temps-là, vous naviguiez dans les glaces?

R Ah oui, dans les glaces dans ce temps-là; c'est moi qui a recommandé la navigation d'hiver.

Q Avez-vous été consulté, vous, monsieur Pouliot, quand la nouvelle corporation s'est formée dans votre district, en mil neuf cent soixante (1960)? Est-ce qu'on a cherché vos conseils?

R Non, je n'avais pas d'affaire à ça, moi.

TRANSQUESTIONNE par Me L. LANGLOIS, c.r., pour la Can. Merchant Service Guild:

Q Monsieur Pouliot, tout simplement une question: Tout à l'heure, vous avez mentionné que les directeurs s'occupaient des tours. Est-ce que vous voulez dire par là qu'ils faisaient le "despatching" eux-mêmes?

R Ils faisaient le "despatching", oui.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

LE PRESIDENT:

Demain matin, nous allons commençer, on peut dire, à peu près à dix heures.

Ce qui va se passer, pour ceux qui n'ont jamais vu ça, vous allez voir

pour une fois tous les juges se promener en procession dans la rue, à partir de dix heures moins quart, pour se rendre au Palais de Justice, avec leur tricorne et leur toge, et puis moi, je laisserai les lumières du St-Esprit aux autres juges; je viendrai vous voir ici à dix heures et cinq, environ.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Vous allez laisser les lumières du St-Esprit parce que, Votre Seigneurie est bien assistée de tous les savants avocats qui sont ici.

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par lesprésentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

R O Y A L C O M M I S S I O N

ON

P I L O T A G E

HEARINGS

held at

QUÉBEC

P.Q.

TEXTE FRANCAIS

September 10, 1963.

VOLUME No: ~~56~~ 60F

DATE:

Official Reporters
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD
Board of Trade Bldg.
11 Adelaide St. W.
TORONTO

364-5865 364-7383

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.,
Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

Me MARC LALONDE, c.r.,
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent:

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
procureur de la Canadian Merchant Service Guild:

Me J. MAHONEY,
procureur de la Dominion Marine Association:

Me JEAN BRISSET, c.r.,
procureur de la Fédération des Armateurs du Canada:

Me R. MACGILLIVRAY,
procureur du Ministère des Transports:

VOLUME 56 - Page 1,930 à 2,095

TEXTE FRANCAIS - SEANCE DU 10 SEPTEMBRE 1963.

I N D E X

SEANCE DU 10 septembre 1963

1 CANADA

2

3 COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

---

4 PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.,
5 Président

6 Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
7 Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

8

9

10

11

12 Le dixième jour de septembre, l'an
13 mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

14

15 JEAN-LOUIS LATULIPPE -

16

17 INTERROGE par Me MAURICE JACQUES,
18 pour la Commission:

19 Q Voulez-vous donner vos nom et prénom,
20 s'il vous plaît, monsieur?

21 R Jean-Louis Latulippe.

22 Q Votre âge?

23 R 40 ans.

24 Q Votre profession?

25 R Pilote.

26 Q Pour quel district?

27 R Québec et en bas.

28 Q Québec et en bas. Depuis combien de
29 temps êtes-vous pilote?

30 R Depuis huit ans.

Q Et est-ce que vous avez eu de l'expérience en mer, auparavant?

R Oui, j'ai été en mer depuis l'âge de 17 ans.

Q Ca fait depuis quelle année, ça, monsieur?

R Mil neuf cent quarante et un (1941).

Q Et est-ce que vous avez obtenu un certificat de compétence quelconque?

R Oui: maître côtier et deuxième long cours.

Q Maître côtier et deuxième au long cours. Le deuxième au long cours a été obtenu à quelle date?

R Ah, à quelle date.....

Q Ou quelle année?

R ..... mil neuf cent quarante-huit (1948), je crois.

Q Mil neuf cent quarante-huit (1948). Et quelle sorte d'apprentissage avez-vous fait pour devenir pilote?

R J'ai fait cinq ans.

Q Cinq ans. Sous l'ancien systême?

R Oui, sous l'ancien systême.

Q Le systême qui consistait à faire un certain nombre de voyages, annuellement?

R Oui. Oui, bien, on en faisait beaucoup plus que le nombre requis.

Q Vous en faisiez beaucoup plus que le nombre requis?

1
2 R Absolument.
3 Q Est-ce que vous étiez pilote, lors
4 de l'avant dernière grève, je crois, qui a eu lieu sur le
5 fleuve, ou menace de grève?
6 R Oui, j'étais pilote.
7 Q Vous étiez pilote?
8 R Oui.
9 Q C'était en quelle année, ça?
10 R Octobre mil neuf cent soixante (1960).
11 Q En octobre mil neuf cent soixante
12 (1960). Est-ce qu'il y a eu, en fait, une grève, en
13 octobre mil neuf cent soixante (1960)?
14 R Voici: pas tellement une grève;
15 c'était une assemblée qu'on demandait de faire, enfin,
16 une assemblée, ça voulait dire un arrêt de travail, en
17 définitive. On peut jouer sur les mots, mais ça pouvait
18 dire un arrêt de travail.
19 Q Je m'excuse si je me suis servi de
20 l'expression "grève"; disons "arrêt de travail".
21 Est-ce qu'il y a eu un arrêt de travail en octobre mil
22 neuf cent soixante (1960)?
23 R Non, ç'a été contremandé.
24 Q En votre qualité de pilote, est-ce
25 que vous avez été consulté au sujet de cet arrêt de
26 travail proposé?
27 R Dans les débuts, non; même, je n'en
28 savais rien. Je ne savais pas qu'est-ce qui se brassait,
29 qu'est-ce qui allait se brasser.
30 Q Est-ce que vous étiez membre de

1
2 l'Association des Pilotes licenciés pour le havre de
3 Québec et en aval, à ce moment-là?
4 R Oui, - je crois que je le suis
5 encore.
6 Q Est-ce qu'à ce moment-là, vous étiez
7 membre de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent?
8 R Oui.
9 Q Elle était formée à ce moment-là?
10 R Elle était formée, oui.
11 Q Et vous étiez membre de la Corporation?
12 R J'avais signé, oui.
13 Q Vous aviez signé l'acte d'adhésion?
14 R Absolument.
15 Q Si vous voulez nous raconter, s'il
16 vous plaît, comment cette question de possibilité d'arrêt
17 de travail est venue à votre connaissance.
18 R C'est-à-dire, en autant que moi je
19 pouvais le comprendre, c'était un arrêt de travail pour
20 réclamer soixante et cinq mille dollars ($65,000.00).
21 C'est mon impression. Maintenant, je ne voulais pas aller
22 en grève pour soixante et cinq mille dollars ($65,000.00).
23 Q Maintenant, est-ce que les dirigeants,
24 soit de l'Association, soit de la Corporation, ont
25 communiqué avec vous au sujet de cet arrêt de travail?
26 R Voici: Il y a un administrateur qui
27 est venu chez moi pour me convaincre de la chose. Nous
28 avons discuté de la chose, et puis, enfin, j'ai resté
29 sur mes positions, il est resté sur les siennes, et
30 c'est tout ce qui est arrivé.

1
2 Q Maintenant, vous dites "un administra-
3 teur." C'était un administrateur de quoi?
4 R De notre corporation.
5 Q De la corporation?
6 R Oui.
7 Q Et comment savez-vous que c'était
8 un administrateur?
9 R Comme je le savais?
10 Q Oui. Vous dites qu'un administrateur
11 est venu vous voir.
12 R C'est parce qu'il a été élu par
13 l'assentiment de la majorité; il a mis son nom, et il
14 a été élu comme administrateur, par l'assentiment de
15 la majorité des membres.
16 Q Alors, cet administrateur s'est rendu
17 chez-vous pour tenter de vous convaincre d'arrêter le
18 travail, vous aussi?
19 R Oui, c'est à peu près ça, oui.
20 Q Maintenant, est-ce que vous avez
21 consenti à cet arrêt de travail?
22 R Non, moi j'étais parmi les signataires
23 obstinés, enfin, qui ont envoyé un télégramme à l'Ho-
24 norable - c'est-à-dire, à la Fédération.
25 Q La Fédération de quoi?
26 R La Fédération des Pilotes.
27 Q Des Pilotes, oui?
28 R Ce que je croyais à ce moment-là,
29 le ministre venait d'être investi dans son pouvoir,
30 et je croyais qu'on ne devait pas lui casser la tête

immédiatement après son assermentation comme ministre.

Q Alors, vous étiez, vous avez dit, l'un des signataires d'un télégramme envoyé au ministre?

R Non, c'est-à-dire, à la Fédération.

Q A la Fédération?

R Exactement.

Q Et au meilleur de votre connaissance, il y avait combien de signataires à ce télégramme?

R Si je me rappelle bien, c'était 14, je crois; il pouvait y en avoir plus ou moins, mais je n'ai pas vérifié le nombre.

Q A peu près quatorze?

R C'est ça, oui.

Q Et à ce moment-là, il y avait combien de pilotes en fonction, ou, c'est-à-dire, sur les livres de l'Autorité de Pilotage?

R 75 ou 76.

Q 75 ou 76?

R Oui.

Q Alors, vous étiez à peu près 14 sur 75 ou 76 à ne pas vouloir arrêter le travail.

R C'est-à-dire, il y en aurait probablement eu d'autres, je ne sais pas quel nombre, mais il y en aurait probablement eu d'autres; la chose s'est faite assez rapidement, et les contacts ont manqué; alors, nous n'avons pas pu recueillir plus de signatures.

Q Monsieur Latulippe, nous avons entendu le témoignage de monsieur Barras lorsque nous avons siégé ici au mois de juillet. Est-ce que monsieur

Barras était l'un des signataires, aussi, de ce télégramme-là?

R Oui.

Q Je crois qu'il l'a mentionné dans son témoignage, Votre Seigneurie.

Q Est-ce que, subséquemment à la visite de l'un des administrateurs, vous avez communiqué avec la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, concernant l'arrêt de travail?

R Oui, j'ai écrit une lettre à l'Association, à mes confrères, leur disant les raisons pour lesquelles je ne partageais pas leur opinion sur cette assemblée à Trois-Rivières.

Q Est-ce que vous auriez une copie de cette lettre que vous avez adressée?

R Oui, je l'ai ici.

Q Qu'il plaise à la Commission, j'aimerais déposer comme pièce numéro 641, une lettre adressée par le témoin Latulippe - copie d'une lettre adressée par le témoin Latulippe au secrétaire de l'Association des Pilotes, le quatre (4) octobre mil neuf cent soixante (1960). Si ça convient à Votre Seigneurie, je pourrais la lire afin qu'elle soit traduite.

LE PRESIDENT:

Alors, lisez la; comme ça, ce sera traduit en anglais pour le record.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Très Bien, Votre Seigneurie. Pièce

1
2 641: "Lévis, le 4 octobre 1960.
3 Monsieur le Secrétaire de l'Association
4 des Pilotes, 116, Côte de la Montagne,
5 Québec. Cher ami et confrère.
6 Pour faire suite au bulletin numéro 6,
7 je constate que le litige s'envenime,
8 et que la question devient de plus en
9 plus confuse. Si je comprends bien,
10 la Fédération demande une assemblée
11 générale. C'est ni plus ni moins un
12 moyen détourné de provoquer un arret
13 de travail et un refus d'obéir.
14 Donc, c'est une grève. Je tiens à
15 dire que je suis rebelle mais non
16 grèviste. Dans les conditions pré-
17 sentes, un arrêt de travail est
18 inopportum et démontre un manque de
19 maturité. Par conséquent, je me
20 déclare contre tout procédé d'une
21 assemblée générale.
22 Demandez aux membres de répondre par
23 écrit, et je suis convaincu que la
24 majorité répondront par un "non" reten-
25 tissant. Souvenez que le bill S-3
26 n'a pas été gagné par une grève, mais
27 plutôt détermination ferme de faire
28 respecter nos droits et la conser-
29 vation de ce qui a été acquis par
30 les plus vieux. Le gouverneur en

conseil a le pouvoir d'abolir le paiement obligatoire du pilotage, et il peut appliquer la loi pour des raisons de sécurité.

Au lieu d'une grève, je suggère que la Fédération demande une enquête sur la situation qui existe entre Montréal et St-Régis. Un économiste me disait récemment que l'idée d'une grève est un geste intempestif. Alors, ne suis - je pas en bonne compagnie. La question est trop vitale pour engager tous les membres dans une aventure périlleuse. Réfléchissez au geste que vous allez poser. Encore une fois, je suis dissident, et j'espère que j'ai été bien compris. En terminant, j'espère que tout s'arrangera pour le bien de tous, Bien à vous. "

Monsieur Latulippe ...

LE PRESIDENT:

Avant que vous continuiez davantage, je voudrais faire ici une remarque pour mettre tout le monde à l'aise.

On parle d'arrêt de travail, de grève. Il y a déjà eu de la preuve sur des questions semblables dans d'autres districts.

Nous ne sommes pas ici pour siéger comme Tribunal pour décider de la légalité de la grève ou de l'arrêt de travail; tout simplement nous sommes ici pour avoir les faits. Un arrêt de travail ou une grève, qu'on l'appelle comme on voudra, est un moyen légitime mais de dernier ressort, qui est reconnu dans toutes les sphères du travail. Parfois, c'est défendu à cause des conséquences tout à fait disproportionnées qu'un arrêt de travail peut avoir sur la société en général, mais ce sont des faits qui se sont présentés.

Nous voulons savoir exactement dans quelles circonstances et pourquoi ç'a été fait, de façon à ce que nous sachions si l'organisme qui existe actuellement et qui régit les pilotes est adéquat; il faut que nous connaissions tous les aspects, toutes les raisons, et comme je vous ai dit, c'est un phénomène qui a été dans l'histoire du pilotage, qui n'est pas exclusif aux pilotes du St-Laurent; nous en avons vu, à notre grande surprise, nous en avons vu à peu près à travers tout le pays.

Alors, je tiens à faire ces remarques pour que tout le monde soit à l'aise et que personne ne se sente coupable devant nous lorsqu'on parle de grève ou d'arrêt de travail. Il faut que nous sachions pourquoi une situation semblable a pu exister ici ou ailleurs. Je termine par ces remarques, pour que tout le monde soit plus à l'aise.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Et je crois aussi, Votre Seigneurie, qu'il est important que la Commission sache si ces arrêts de travail ont été unanimes.

LE PRESIDENT:
Absolument, toutes les circonstances.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Monsieur Latulippe, lorsque dans votre lettre pièce 641, vous vous servez du mot "Fédération", à quelle Fédération vous référez-vous?

R A la Fédération des Pilotes, qui comprenait les quatre district du St-Laurent.

Q Et vous dites dans votre lettre, au troisième paragraphe, ceci: "Demandez aux membres de répondre par écrit." Est-ce qu'à votre connaissance ç'a été fait, cette demande de répondre par écrit?

R Voici: Je ne crois pas; la chose se réglait au niveau des délégués.

Q Alors, si je comprends bien, la Corporation a un délégué auprès de la Fédération?

R C'est ça.

Q Au meilleur de votre connaissance?

R Oui, c'est ça.

Q Et c'était ces gens-là qui décidaient si oui ou non il devait y avoir une assemblée?

R Absolument.

Q Ca, c'est au meilleur de votre connaissance?

R C'est ça, c'est ça.

Q Maintenant, est-ce que c'est la seule communication écrite que vous avez fait parvenir à l'Association ou à la Corporation?

R A ce sujet-là, oui.

Q Oui, au sujet de l'arrêt de travail?

R Oui.

LE PRESIDENT:

Sur la dernière question, il a été dit que c'était au niveau des délégués que la décision était prise; à moins d'avoir une assemblée génrale, je ne peux pas voir comment ça peut être pris autrement, à moins de consultation par lettre, avant, avec tout le monde.

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Votre Seigneurie, c'est au meilleur de la connaissance du témoin.

Je suis convaincu que mon confrère, Me Lalonde, va exposer le mécanisme précis qui est entré en jeu pour convoquer ces assemblées.

Q Monsieur Latulippe, toujours au sujet de l'arrêt de travail proposé du mois d'octobre mil neuf cent soixante (1960), est-ce que des menaces vous ont été faites?

R Bien, voici: menaces..... enfin, des confrères disaient qu'à un moment donné, si les "scabs", comme on dit, à ce moment-là, il pourrait y avoir des fiers-à-bras d'organisés pour mater les "scabs".

Q Et ces paroles qui vous ont été dites vous ont été dites par quel moyen? Est-ce que c'était au téléphone ou de vive voix?

R De vive voix. Maintenant, je n'appréhendais pas tellement ces choses-là; c'était plutôt, en autant que j'étais concerné, de l'enfantillage.

Mais, ce que j'appréhendais le plus, par exemple, c'était que le département, à un moment donné, puisse punir ceux qui ne voulaient pas faire la grève. C'est ça.

Q Expliquez donc ça, s'il vous plaît?

R C'est ça que j'appréhendais, parce que le département, apparemment, se plait dans la confusion, et lorsqu'il y a confusion, ça mène à peu près

aux fins dont on envisageait dans le bill S-3.

Q Alors, vous étiez d'avis que le département ne supporterait pas, à ce moment-là, les pilotes qui voulaient travailler?

R Absolument pas, pour la bonne raison, en autant que moi je puis le penser, c'est que cette situation confuse de la grève, le département s'y plaisait, parce que ça atteignait indirectement ce qu'il voulait faire directement pas le bill S-3.

C'est ma conception de la chose.

Q Maintenant, pour en revenir aux menaces de représailles, à combien d'occasions est-ce arrivé qu'on vous fasse des menaces de représailles?

R Ah, enfin, ces petits accrochages, une couple de fois, pas plus.

Q De qui venait ces menaces-là, sans donner les noms, donnez les fonctions?

R Ah, de confrères qui étaient dissidents, si vous voulez, ou c'était probablement moi qui étais dissident; enfin, il y avait dissidence quelque part.

Q De l'autre groupe?

R C'est ça.

Q Est-ce que ces confrères étaient des officiers soit de l'Association, soit de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, ou encore soit de la Fédération?

R Non monsieur.

TRANSQUESTIONNE par Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Vous rappelez-vous, monsieur Latulippe, antérieurement à octobre mil neuf cent soixante (1960), ou durant octobre mil neuf cent soixante (1960), d'avoir reçu des bulletins d'information, soit de la part de la Fédération, soit de la part de votre Corporation?

R Oui, je m'en rappelle, oui.

Q Et vous auriez reçu, à ce moment-là, un certain nombre de bulletins - il ne me sert pas de déterminer le nombre ici, mais enfin, vous informant des développements de la situation?

R Exactement, oui.

Q Et les questions qui étaient en litige à l'époque avaient été discutées, si je suis bien informé, plusieurs mois antérieurement; n'est-il pas vrai, est-ce que ça n'avait pas été discuté l'hiver précédent, et le printemps précédent?

R Naturellement, plusieurs questions avaient été discutées, oui, c'est absolument vrai; mais enfin, il y en a toujours des questions qui sont discutées, et de là à en venir à l'argument de l'assemblée générale, bien, il y a eu un laps de temps que je n'aipas été capable de suivre.

Q La seule question que je vous demande, c'est: Toutes les questions qui étaient sujets du conflit étaient dans l'air depuis passablement longtemps?

R Oui.

Q Durant l'année, les pilotes en avaient abondamment discuté, n'est-ce pas?

R Oui, absolument.

Q N'est-il pas vrai que ces questions avaient été discutées à l'assemblée générale annuelle, en janvier précédent? Vous avez mentionné, à Québec, la question du soixante et cinq mille dollars ($65,000.00)?

R Oui, ç'a été discuté, absolument.

Q Dans la lettre que mon confrère a lue dans le dossier, vous parliez aussi des confrères de Cornwall - de Montréal à Kingston. Vous étiez alors au courant des problèmes auxquels faisaient face ces pilotes-là?

R Il y avait un litige dans ce coin-là.

Q Vous étiez au courant du bill C-80, à l'époque, qui affectait ces pilotes-là?

R Oui, j'étais au courant.

Q En définitive, n'étiez-vous pas au courant que les questions en litige, devant le ministère, affectaient plusieurs circonscriptions, y compris la vôtre, évidemment, et qu'il y avait plusieurs problèmes affectant plusieurs circonscriptions?

R Oui, j'étais au courant.

Q Ce directeur, qui est allé vous rencontrer - cet administrateur qui est allé vous rencontrer pour discuter de la situation avec vous n'a fait aucune menace de quelqu'ordre que ce soit, n'est-ce pas?

R Ah, nous avons discuté amicalement de la chose, absolument.

Q Vous avez discuté de la chose amicalement?

R Démocratiquement.

Q Et les autres confrères dont vous avez parlé plus bas, qui parlaient de fiers-à-bras, et ainsi de suite, est-ce que dans le fond, ce n'était pas le genre de conversations entre pilotes, dans les stations de pilotage, ou comme on peut en avoir abondamment? Vous avez appelé ça "des enfantillages;" est-ce que ce n'était pas justement le genre de remarques que les gens font, pour employer une expression anglaise "off the cuff"?

R Non, c'étaient des remarques excessives, pas nécessaires dans l'esprit de la confraternité, si vous voulez.

Q Les preniez-vous au sérieux, ces remarques-là?

R Bien, je ne prenais pas les gens qui les faisaient, au sérieux.

Q D'ailleurs, est-ce que vous aviez quelques raisons de croire que ces remarques-là méritaient d'être prises au sérieux?

R Bien, on ne sait jamais, vous savez, des fois, les tempéramments s'échauffent, et des choses désagréables peuvent arriver à un moment ou l'autre.

Q Maintenant, est-ce qu'il y a eu arrêt de travail en mil neuf cent soixante(1960)?

R Non.

Q En somme, vous avez gagné votre point?

R Voici: Il a fallu recommençer par après, apparemment, à ce moment-là ce n'était pas fini,

cette histoire-là; ça faisait seulement commençer.

Q Mais en mil neuf cent soixante (1960), il n'y a pas eu de grève...

R En mil neuf cent soixante (1960), non.

Q ... d'arrêt de travail ni ...

R C'est parce que la confusion, chez le département du Transport, augmentait continuellement.

Q Est-ce que ça vous tente d'élaborer davantage sur la confusion du ministère des Transports?

R J'aurais tellement de choses à dire contre ces messieurs, parce que j'ai été deux ans comme administrateur, et j'ai eu affaires à ces gens-là, et franchement, je n'en ai pas gardé un bon souvenir.

(Le témoin est transquestionné en anglais par Me Mahoney).

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Votre Seigneurie, est-ce que je pourrais demander à ce stade que la Commission ordonne la production du bulletin numéro 6, ou de tout autre bulletin ayant trait à l'arrêt proposé de travail, en octobre mil neuf cent soixante (1960)? On réfère d'ailleurs à un de ces bulletins dans la lettre qui est produite comme exhibit 641.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Votre Seigneurie, je suis prêt à collaborer complètement avec la Commission. Maintenant, je trouve qu'il est particulièrement désagréable d'avoir à produire notre preuve par pièce individuelle, et détacher comme ceci et à l'occasion de l'un ou l'autre témoin qui est amené par la Commission, et procéder indéfiniment de cette façon.

Nous étions prêts à procéder en juillet, et pour toutes sortes de raisons compréhensibles et raisonnables, nous n'avons pas pu procéder, et je prévois encore que nous ne pourrons commençer la présentation de notre preuve avant quelques semaines, et personnellement, je vous dis que je suis prêt à collaborer avec la Commission, mais je ne vois pas l'intérêt particulier qu'offre la présentation à l'heure actuelle de toutes ces pièces.

LE PRESIDENT:
Je comprends votre situation, et tout ce que monsieur Brisset veut avoir, c'est que cette documentation-là soit

produite dans la preuve; qu'elle soit produite à ce stade-ci ou plus tard, peu importe.

Alors, nous allons garder la demande de monsieur Brisset dans l'esprit, et nous comptons sur vous pour produire toutes ces pièces-là en temps et lieux.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Elles seront sûrement déposées lors de la présentation de la preuve de la Fédération.

LE PRESIDENT:
Et à ce moment-là, monsieur Brisset, si vous avez besoin de ré-entendre le témoin, nous le ferons revenir.

TRANSQUESTIONNE par Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Latulippe, dans votre lettre qui a été produite comme exhibit 641, vous parlez d'un problème qui affectait la circonscription de pilotage de Kingston-Montréal. Saviez-vous, à ce moment-là, quel était ce problème? Le savez-vous maintenant?

R Je crois que c'était, si je me rappelle bien, la question des navires américains et la question aussi..... il y avait les navires américains

que le département laissaient se piloter, je crois. Enfin, c'est à peu près l'idée que j'avais de la chose.

Q Est-ce qu'à votre souvenir il avait été question de pilotage obligatoire dans cette section ou circonscription?

R Pas que je sache, non.

Q Vous n'étiez pas au courant que les pilotes de cette circonscription avaient demandé que le pilotage soit rendu obligatoire - du moins le paiement des "dues"?

R Si je comprends bien, obligatoire pour les navires américains; c'est la conception que j'en avais.

Q Savez-vous si les navires océaniques qui traversaient cette circonscription prenaient des pilotes ou non, à ce moment-là?

R Je suis sous l'impression que les navires océaniques en prenaient.

Q Saviez-vous si en fait, oui ou non, la Fédération des Armateurs, représentant les navires océaniques, était en faveur du pilotage obligatoire pour les navires océaniques?

R Dans ce district, je crois que oui.

Q Vous étiez au courant de ça?

R Oui.

Q Par conséquent, la Fédération des Armateurs supportait les pilotes?

R Voici..... oui, mais si je me rappelle bien, lors du Bill S-3, elle aurait dû les

supporter davantage.

Q Est-ce que vous avez suivi les péripéties qui ont entouré les débats du Bill S-3?

R Ah oui, du commencement jusqu'à la fin. C'était très édifiant.

Q Vous êtes au courant, n'est-ce pas, que la Fédération des Armateurs était l'une des parties qui était le plus opposée au Bill S-3?

R Oui, je m'en suis rendu compte, graduellement.

Q Seriez-vous prêt à concéder qu'en fait, c'est la Fédération des Armateurs du Canada qui a amené que le Bill S-3 soit retiré?

R Ah, c'est possible, c'est possible.

Q Et est-ce que malgré - comment expliquez-vous que malgré cette attitude de la Fédération des Armateurs du Canada à l'encontre du Bill S-3, les pilotes des quatre circonscriptions voulaient faire la grève affectant par ce fait même les navires océaniques?

R Si je comprends bien, l'attitude de la Shipping Federation n'était pas assez - du moins, assez explicite, si vous voulez; c'est possible que la Shipping Federation a fait un travail énorme dans ce sens, mais du moins, moi je ne le savais pas.

Q Vous n'étiez pas mis au courant, en d'autres termes...

R Non.

Q ... de ce que faisait la Fédération

des Armateurs, à ce moment-là?

R Parce que lors des débats sur le Bill S-3 à Ottawa, le débat a surtout porté, enfin, en ce qui concerne la Shipping Federation, sur la navigation sur les lacs.

Q Est-ce que vous savez de quoi il s'agit quand on vous a parlé du Bill C-80?

R C-80, si ma mémoire m'est fidèle, c'est un bill, je crois, amené par les fonctionnaires, pour permettre aux navires américains de se piloter dans cette zone-là.

Maintenant, il peut y avoir confusion entre le Bill 80 et C-98.

Q Je vous avoue que je devrai rafraîchir ma mémoire sur cette question. Monsieur Latulippe, vous nous avez dit que cet arrêt de travail proposé en mil neuf cent soixante (1960) n'était que le commencement de quelque chose. Pour aller vite et en arriver à mil neuf cent soixante-deux (1962), vous êtes au courant qu'il y a eu à ce moment-là, au début de la saison, un arrêt de travail, n'est-ce pas?

R Exactement.

Q Pouvez-vous nous dire pour quelle raison cet arrêt de travail, particulièrement dans la circonscription de Québec? Qu'est-ce qu'il y avait en jeu dans la circonscription de Québec?

R Personnellement, j'étais sous l'impression qu'on faisait la grève, et, remarquez bien, j'étais d'accord pour faire la grève, parce que je vou-

lais que cette confusion qui règnait au département du Transport soit réglée une fois pour toute. C'est ça, le problème, en définitive.

LE PRESIDENT:

Excusez-moi de vous interrompre ici, mais mon Juge en chef m'a demandé d'assister à la réunion de l'ouverture des tribunaux, dans quelques minutes. Alors, on m'informe que les gens reviennent de la messe du St-Esprit. Alors, je vais vous quitter, et je vais demander à monsieur Smith, mon collègue, de continuer à présider, et je vous retournerai immédiatement après.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Latulippe, pour expliquer la raison - QUESTION RETIREE - pour expliquer pourquoi vous supportiez la grève, en mil neuf cent soixante-deux (1962), vous nous avez parlé de confusion au niveau du département du Transport. Pouvez-vous nous éclairer un peu plus sur ce que vous voulez dire par le mot "confusion"?

R La confusion, c'est ceci: Lorsqu'il y a des problèmes à régler, on demandait les choses éternellement, enfin, on s'esquivait devant les problèmes et devant la responsabilité de ces problèmes.

1

2 Q Maintenant, vous dites qu'on s'esqui-
3 vait; voulez-vous nous dire à quel échelon? Est-ce
4 qu'il n'y avait pas ici à Québec un surintendant qui
5 avait charge des problèmes locaux ou régionnaux?
6 R C'était à l'échelon, malheureusement,
7 supérieure.
8 Q Est-ce qu'à votre connaissance on
9 a tenté de régler, ici, à l'échelon de Québec, les
10 problèmes qui pouvaient survenir dans votre circons-
11 cription?
12 R C'est possible qu'on ait mis beau-
13 coup de volonté, c'est possible.
14 Q Mais sans résultat? Est-ce que je
15 dois comprendre?
16 R Sans résultat, c'est ça.
17 Q Maintenant, à l'échelon supérieur,
18 vous voulez parler, je comprends, duministère du
19 Transport même?
20 R Exactement.
21 Q Avez-vous eu l'occasion de participer
22 à des réunions, avec des représentants du ministère des
23 Transports?
24 R Oui, plusieurs fois, plusieurs fois.
25 Q Et quel a été le résultat, en tant
26 que vous êtes concerné? Vous avez parlé de confusion,
27 encore, et je voudrais que vous expliquiez ceci?
28 R Le résultat - et je tiens ici à
29 mentionner le fait que durant l'année mil neuf cent
30 cinquante-huit (1958), cinquante-neuf ("59), nous avons

demandé des apprentis pilotes et des pilotes, à peu près dix à douze fois, et la réponse insignifiante toujours la même: "We consider - we study the question, and so on." Ca, c'était de la pure burocratie négative.

Q Alors, dans votre esprit, la raison pour laquelle les pilotes de votre circonscription se sont joints à la grève, c'était pour éliminer cet état de confusion dont vous nous avez parlé?

R C'était moi, mon idée à moi.

Q Votre idée à vous?

R Exactement.

Q Vous n'aviez pas d'autre gain à espérer à ce moment-là? Vous ne cherchiez pas de changement dans les conditions de travail, changement dans les tarifs?

R Pour moi, c'était la question primordiale, en autant que j'étais concerné.

Q Il n'y avait pas d'autre enjeu, en d'autres termes?

R Non.

TRANSQUESTIONNE par Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Vous avez dit que c'était la question, en réponse à la question de mon confrère, vous avez dit que pour vous, le problème de la confusion au ministère des Transports était la question primordiale; est-ce que vous ne laissez pas entendre qu'il y avait quand même un certain nombre d'autres questions? Ce n'était pas la seule?

1
2 R Ah, il y en avait certainement
3 d'autres, mais voici, pour résumer ma pensée, c'est que
4 l'histoire de la grève, en définitive, ou l'arrêt de
5 travail, j'ai craint, à un moment donné, qu'il y ait
6 connivence entre les Armateurs et les fonctionnaires à
7 Ottawa, parce que les fonctionnaires prenaient un
8 moyen détourné, si vous voulez, pour avoir lanavigation
9 libre sur le St-Laurent, enfin, ils prenaient une
10 chance; mais ce n'est pas arrivé, heureusement, mais
11 tout de même, ils prenaient une chance.
12 Q Est-ce qu'on ne vous a pas longue-
13 ment expliqué la demande du ministère visant à déduire
14 quatre et demi pour cent (4½%) de vos revenus, pour
15 les frais du bateau-pilote?
16 R Justement, ça, ç'avait été écrit,
17 je crois, par le sous-ministre, si je me rappelle bien,
18 que les conditions qui existaient à Pointe-au-Père
19 seraient les mêmes aux Escoumains, et comment se fait-
20 il qu'on a reculé, à un moment donné?
21 Q Et vous avez été mis au courant de
22 la demande du sous-ministre visant à prendre une partie
23 de vos revenus pour les affecter...
24 R Oui, j'ai été mis au courant.
25 Q ... à la charge - aux frais du
26 bateau-pilote?
27 R Exactement.
28 Q Et est-ce que ça n'avait pas été
29 un des facteurs qui avait été soumis lors de la discus-
30 sion de l'arrêt de travail en mil neuf cent soixante-

1
deux (1962)?
2
R C'était un facteur, oui. Mais, voici,
3
dans mon opinion, moi je prétendais qu'avant de faire
4
n'importe quel changement que ce soit, de la part des
5
administrateurs de ce temps-là, on aurait dû être avisé
6
ou se méfier des fonctionnaires d'Ottawa.
7

8 Me JEAN BRISSET, c.r.,
9 pour la Féd. des Armateurs du Canada:
10 Q If I may be allowed one more ques-
11 tion, My LOrd.
12 Q Vous avez parlé de cette charge que
13 voulait imposer le ministère, relativement à l'opération
14 du bateau-pilote, ou des bateaux-pilotes aux Escoumains,
15 charge qui devait être imposée aux pilotes. Vous
16 rappelez-vous, monsieur Latulippe, que la Fédération
17 des Armateurs considérait que ce procédé était aussi
18 stupide que vous le laissez entendre, et était égale-
19 ment opposée à ce que cette charge soit faite aux
20 pilotes, en plus de la charge qui était faite aux
21 armateurs?
22 R Je comprends que les armateurs n'é-
23 taient pas en faveur de payer, je crois, vingt dollars
24 ($20.00) par navire pour l'embarquement et le débarque-
25 ment des pilotes. Maintenant, pour dire, je n'étais
26 pas, à ce moment-là, administrateur, et je n'ai pas suivi
27 la chose de très près, excepté par les communiqués
28 qu'on m'envoyait.
29 Q Vous dites que vous n'avez pas
30 été mis au courant que les Armateurs se sont également

opposés à ce que cette charge soit faite aux pilotes, si j'ai bien compris?

R Je ne peux pas tellement me prononçer là-dessus.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Monsieur Latulippe, une question:

Mon confrère monsieur Brisset vous a demandé si vous aviez été informé, je crois, des débats en rapport avec le Bill S-3; vous étiez administrateur vous-même, à l'époque, n'est-ce pas?

R Oui monsieur.

Q Et vous suiviez vous-même les débats, les discussions, les négociations à cette époque?

R Très attentivement.

(Le témoin est ré-interrogé en anglais par Me Maurice Jacques).

LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES.

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

1 C A N A D A

2

3 COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

4

5 PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

6 Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
7 Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

8
9
10
11

12 Le dixième jour de septembre, l'an
13 mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:
14
15 JOSEPH-ALEXIS-NAZAIRE GAUTHIER -
16
17 INTERROGE par Me MAURICE JACQUES,
18 pour la Commission:
19 Q Monsieur Gauthier, voulez-vous
20 donner vos nom et prénom, s'il vous plaît?
21 R Joseph, Alexis, Nazaire Gauthier.
22 Q Votre âge, s'il vous plaît?
23 R 59.
24 Q Et vous êtes un pilote?
25 R Oui.
26 Q Dans quel district?
27 R Québec-Trois-Rivières.
28 Q Québec-Trois-Rivières?
29 R Oui.
30 Q Et ça fait combien de temps que vous

1

2 êtes pilote?

3 R 28 ans.

4 Q Toujours dans le même district?

5 R . . . .

6 Q Autrefois, vous faisiez ...

7 R Montréal - Québec.

8 Q Maintenant, monsieur Gauthier, je

9 crois que vous êtes en mesure d'éclairer la Commission

10 sur un problème qui a été soulevé lors des dernières

11 audiences, à savoir: l'accostage d'un navire descendant

12 de Montréal, dans le bassin de la rivière St-Charles?

13 R Bien, je n'ai jamais été là avec

14 des bateaux de fort tonnage, de montant.

15 Q Vous n'êtes jamais entré dans le

16 bassin de la rivière St-Charles avec des bateaux de fort

17 tonnage, lorsque la marée était montante?

18 R Lorsque la marée était montante,

19 c'est ça.

20 Q Pourquoi, monsieur?

21 R Parce que c'est dangereux.

22 Q C'est dangereux?

23 R Les courants sont contraires, les

24 courants montants sont contraires, pour le bateau.

25 Le courant ...

26 Q La marée montante?

27 R Oui, est dangereuse pour le brise-

28 lame, au bout, quand on entre.

29 Q C'est dangereux?

30 R C'est pour la raison qu'on n'entre

pas de montant - la raison que je n'entre pas de montant.

Q Maintenant, vous avez parlé de navires de fort tonnage. Qu'est-ce que vous entendez par: un navire de fort tonnage? Ca serait quel tonnage, à peu près?

R Bien, des bateaux de dix mille tonnes et plus.

Q Dix mille tonnes, est-ce que c'est net, brut ou "dead weight"?

R Net.

Q Dix mille tonnes net?

R Brut, je veux dire.

Q Dix mille tonnes brut?

R .....

Q Maintenant, est-ce que vous accostez les navires qui sont plus petits que ça, dans le bassin, à marée montante?

R C'a arrivé, avec des petits navires.

Q Ca arrive?

R Oui.

Q Maintenant, est-ce que vous avez toujours suivi cette pratique-là?

R Toujours. Je n'ai jamais été là de montant, avec des bateaux de fort tonnage.

Q Maintenant, à votre connaissance, est-ce qu'il y a des bateaux de fort tonnage, c'est-à-dire de dix mille tonnes brut, qui accostent dans le bassin de la rivière St-Charles, sur le montant?

R Il peut y en avoir eu.

Q Il peut y en avoir eu?

R Que je n'ai pas fait.

Q Maintenant, vous avez dit que c'était dangereux d'entrer un navire dans le bassin, lorsque la marée était montante; vous avez parlé des courants près du brise-lame. Ces courants-là, vous avez dit ...

R Du brise-lame et dans la rivière.

Q Et dans la rivière?

R Oui.

Q Pouvez-vous nous dire la direction et la vitesse de ces courants-là?

R Bien, les fortes marées, on peut avoir cinq noeuds de courant.

Q Cinq noeuds?

R Oui.

Q Et dans quelle direction?

R Sur les quais, le courant va sur le quai, entre dans la rivière.

Q Il entre dans la rivière?

R Oui.

Q Alors, il s'en vient près de l'île d'Orléans, et il entre dans le bassin?

R Absolument.

Q Est-ce que le courant coupe l'entrée du bassin de la rivière St-Charles?

R En travers; on a le courant en travers, à l'entrée.

Q Monsieur Gauthier, je vous montre la carte 1231, le port de Québec, exhibit 442. Pouvez-

vous indiquer...

R Le courant s'en vient...

Q Un instant - pouvez-vous indiquer, au moyen d'une flêche rouge sur cet exhibit-là, la direction du courant montant à l'entrée du bassin de la rivière?

R ..... comme ça.

Q La flêche devrait être dans l'autre direction; vous indiquez le courant baissant.

R En baissant ..... le montant.

Q Alors, ça serait dangereux pourquoi, ça, monsieur?

R Le courant frappe ici, le brise-lame, il entre...

Q Un instant. Lorsque vous indiquez de Montréal, vous indiquez sur la carte que vous tournez en face du brise-lame?

R Oui.

Q A gauche?

R Oui.

Q Pour entrer dans le bassin?

R Dans le bassin.

Q Et la flêche que vous avez indiquée démontre que le courant se trouve sur le côté droit de votre navire?

R Le côté droit du bateau, oui.

Q Et quel est l'effet de ce courant-là?

R Il s'en vient comme ça.

Q Voulez-vous le dire au lieu de

l'indiquer? Il vous pousse vers quoi?

R Il nous pousse sur le brise-lame.

Q Il vous pousse sur le brise-lame?

R Oui, la "shed" 25 et 27.

Q Pardon?

R Au hangar 25 et 27.

Q Maintenant, est-ce que le vent a un effet, aussi, sur cette manoeuvre-là?

R Oui, les vents d'est surtout, oui.

Q Est-ce que les vents d'est la rendent plus facile ou plus difficile?

R Plus difficile.

Q Les vents de l'ouest, est-ce qu'ils la rendent plus facile ou plus difficile?

R Ils éloignent le bateau, ils cherchent à éloigner le bateau du brise-lame, le vent d'ouest.

Q Ca serait moins dangereux?

R C'est moins dangereux.

Q Est-ce que vous avez l'assistance de remorqueur, lorsque vous entrez dans le bassin de la rivière St-Charles?

R Oui, presque toujours.

Q Presque toujours?

R Sur les navires de fort tonnage. Sur les gros bateaux, presque toujours des remorqueurs.

Q Et les remorqueurs ne sont pas efficaces dans ce cas-là?

R Vous avez un bateau chargé à vingt-sept ou vingt-huit pieds, il ne peut pas vous aider

tellement, quand vous avez le courant en travers du bateau.

Q Maintenant, est-ce que vous avez eu des expériences d'accostage de navires descendant de Montréal au hangar 25 et 26?

R Pas de montant non plus.

Q Mais vous avez eu des expériences d'accostage, là?

R Bien, j'en ai fait souvent, de baissant, à la marée baissante.

Q A la marée baissante?

R Oui.

Q Et à marée montante?

R J'en ai jamais fait.

Q Vous n'avez jamais accosté à marée montante?

R Non.

Q Pourquoi?

R 25 ou 26...

Q Mais pourquoi?

R Pour le courant.

Q Qu'est-ce qu'il fait, le courant?

R Il pousse vers le quai, il jette le bateau sur le quai.

Q Alors, le montant vous jette sur le quai, aussi?

R Oui, le courant, comme ça.

Q Indiquez donc ça par une grande flêche rouge sur la carte 1321?

R .....

Q Est-ce que vous avez l'assistance de remorqueur lorsque vous accostez des navires au hangar 25 et 26?

R Assez souvent, oui; même de baissant.

Q Même de baissant?

R Oui.

Q Et lorsque vous êtes de montant, est-ce que les remorqueurs ne sont pas adéquats pour retenir le navire?

R Non, pas à mon avis.

Q Pas à votre avis?

R Non.

Q Est-ce que vous accostez les petits navires au hangar 25 et 26, par le montant?

R Je n'en ai jamais fait.

Q Vous n'en avez jamais fait?

R Non, de montant.

Q A votre connaissance, est-ce que d'autres pilotes en auraient fait?

R Peut-être..... peut-être, oui.

Q Peut-être? Vous ne savez pas?

R Je ne suis pas au courant. On voit les bateaux accostés, puis on ne sait pas quand est-ce que...

Q Lorsque vous accostez au hangar 25 et 26, en descendant de Montréal, est-ce que vous êtes obligé de tourner votre navire bout pour bout?

R Oui.

Q D'accoster le nez vers Montréal?

R Le nez vers Montréal, oui.

Q Sur le montant?

R Le baissant.

Q Sur le baissant?

R Oui.

Q Sur le montant?

R 25 et 26, je n'y vois pas de montant.

Q Vous n'y allez pas du tout?

R Non.

Q Vous n'en avez jamais accosté?

R Non.

Mr. CHAIRMAN SMITH, c.r.

Q Mr. Gauthier, I would like to ask you a question: Do you think it is just as important from the stand point of safety and navigation to have docking pilots in Quebec, the same as they have in Montreal?

A Docking pilots, you mean.....?

Q Docking pilots?

A Yes..... well .... je ne parle pas bien anglais..... you mean: having docking pilots at Quebec, the same as they have in Montreal?

Q Yes. Do you think it is as important to have them here as they have them in Montreal, where they have them?

A Not to my point, no Sir. I would rather see the way it is now.

Q The present policy?

A Yes Sir.

Q I don't know what you mean about

that: The present policy of having pilots in Montreal, and what about Quebec?

R Bien, je vais m'expliquer..... je comprends, mais je veux m'expliquer, pour être bien compris, en français.

Mr. MAURICE JACQUES, pour la Commission: My Lord, the witness will reply in French, and you will receive the translation, because he is not able to fully explain his thoughts in English.

Q Répondez en français.

R C'est une chose que je n'ai jamais approfondie, d'avoir des pilotes du port de Québec; je l'ai toujours vu faire de même, et je pense que ça peut se continuer.

Q La question de monsieur Smith était celle-ci: Est-ce que vous considérez qu'il était aussi important que Québec ait des pilotes spéciaux pour faire l'accostage des navires qu'à Montréal, au point de vue sécurité des navires et des installations portuaires?

R J'ai compris la question et puis..... je pense qu'à venir jusqu'ici, l'ouvrage s'est bien fait, en sûreté, aussi bien que dans d'autres ports.

Q Aussi bien que dans d'autres ports?

R Oui, c'est mon avis, seulement...

Mr. SMITH, c.r.

Q Do I understand from that that you mean: The large ships coming in are going to be required to have special pilots for docking, for safety purposes, on account of the construction of large ships coming here? Or is it for some other reason?

R Bien, on est tous classés pour les bateaux de fort tonnage; on peut les manoeuvrer, comme notre apprentissage nous a montré à tout faire l'ouvrage; et on est supposé..... on est classé pour le faire, à mon avis.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Sur cette dernière question, monsieur Gauthier, je crois comprendre que vous témoignez en ce qui concerne l'utilité de pilotes de port pour les navires descendant de Montréal à Québec?

R .....

Q Est-ce que c'est bien ça?

R Oui, c'est ça.

Q Est-ce que vous déclareriez que vous n'êtes pas en mesure de témoigner quant à la situation - quant à l'opportunité d'établir des pilotes de port pour les navires remontant le fleuve, que les pilotes du district de Québec...

R Non, je ne suis pas en mesure de témoigner là-dessus.

Q Si je comprends bien, ce n'est pas une question que vous avez étudiée particulièrement?

R Non, je ne peux pas répondre, je n'ai pas d'affaire...

Q Vous êtes pilote depuis combien d'années, déjà, monsieur Gauthier?

R Depuis mil neuf cent trente-cinq (1935).

Q Et ça fait 28 ans?

R 28 ans, oui.

Q Est-ce que vous avez eu jamais des difficultés avec les capitaines de navires au sujet de cette politique qui est suivie, en rapport avec l'accostage des navires dans la rivière St-Charles ou au quai 25 et 26?

R Je n'en ai jamais eu, depuis 28 ans.

Q Jamais un seul cas?

R En rapport avec lescommandants de bateaux, pour attendre la marée?

Q Les commandants de navires ont toujours été d'accord?

R Jamais pour moi-même.

Q Je ne sais si vous avez lu ou si vous avez été mis au courant du témoignage, je pense, qui a été donné par un agent de Québec, monsieur Brodie sur ce sujet; est-ce que les agents vous ont jamais fait part de leur point de vue, à ce sujet?

R Non.

Q Et est-ce que les capitaines de navires vous ont jamais dit qu'ils auraient préféré que vous accostiez de montant?

R Pas que je me souvienne.

Q Et la politique, la pratique que vous suivez depuis 28 ans dans le pilotage, est-ce que c'est cette pratique qui est suivie par l'ensemble des pilotes de votre circonscription?

R Oui.

Q Et c'est cette pratique-là qui existe depuis très longtemps?

R A ma connaissance, depuis que je suis dans le pilotage: six ans apprenti et 28 ans pilote.

Q Et c'est l'opinion des pilotes de votre circonscription, si je comprends bien, qu'il serait dangereux de procéder à l'accostage des navires à marée montante, dans ce cas-là?

R Oui monsieur.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Gauthier, quand vous étiez pilote entre Montréal et Québec, c'est-à-dire avant que la circonscription soit divisée, vous accostiez les navires à Montréal, n'est-ce pas?

R Oui monsieur.

Q Alors, vous êtes un peu au courant de la situation, à Montréal?

R Oui.

Q N'est-il pas vrai que la situation à Montréal est différente de celle de Québec, dans ce sens qu'à Québec vous avez ce qu'on appelle en anglais des "open warves", tandis qu'à Montréal, ce n'est pas

1
2 toujours le cas?
3 R Voulez-vous répéter votre question,
4 s'il vous plaît?
5 Q N'est-il pas vrai que la situation à
6 Montréal est différente de celle de Québec, au point
7 de vue accostage au quai, en ce sens qu'à Québec vous
8 avez ce qu'on appelle en anglais des "open warves",
9 tandis qu'à Montréal ce n'est pas toujours le cas.
10 Est-ce exact?
11 R Oui.
12 Q C'est pour cette raison, j'imagine,
13 qu'à Montréal, il est plus important d'avoir un pilote
14 d'accostage au quai?
15 R Les courants sont toujours les mêmes
16 à Montréal, tandis qu'ici ils changent avec le montant
17 et le baissant.
18 Q Dans vos années d'apprentissage,
19 avant de devenir pilote, on vous a enseigné, n'est-ce
20 pas, à accoster les navires à Québec?
21 R Aux deux places.
22 Q Aux deux places?
23 R Tous les ports: Québec à Montréal.
24 Q Maintenant, vous avez parlé du port
25 25 et 26. Je comprends que dans le quai, il y a un
26 coude quelque part? C'est exact?
27 R Depuis quelques années seulement,
28 depuis trois ans.
29 Q Croyez-vous que la situation serait
30 améliorée si ce coude disparaissait ou était enlevé?

1
2 - au point de vue sécurité des navires?
3 R On pourrait peut-être aller au 26,
4 si le quai était tout droit, en prenant le 18...
5 Q C'est ça?
6 R ... avant; faire suivre les amarres
7 sur le dix-huit (18), et aller sur le 26. De montant,
8 ça serait à peu près la seule solution.
9
10 Me Marc Lalonde, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
11 Q Monsieur Gauthier, mon confrère a
12 mentionné le fait qu'à Québec la situation serait dif-
13 férente de Montréal, en ce sens qu'il n'y avait pas à
14 Québec de "open berths"; est-ce qu'il n'en existe pas
15 à Québec un certain nombre que vous avez comme cela,
16 dans le bassin de la princesse Louise, des quais fermés,
17 est-ce qu'il n'y en a pas à Québec?
18 R De bassin intérieur?
19 Q De bassin intérieur et extérieur;
20 il y a des deux sortes à Québec?
21 R Il y a celui intérieur et extérieur.
22 Q Comme à Montréal, à ce point de vue
23 là?
24 R À Montréal, il y a les écluses à
25 part ça; il n'y a pas de marée.
26 Q Ma question est la suivante: Il n'y
27 a pas d'écluse dans le port comme tel, de Montréal;
28 je parle du port de Montréal même?
29 R Pas comme dans le port de Québec.
30 Q La seule question que j'ai posée, c'est:

1
2 Est-ce qu'à Québec comme à Montréal, il n'y a pas
3 et des quais ouverts et des quais fermés?
4 R Pas à Montréal.
5 Q Qu'est-ce que vous n'avez pas à
6 Montréal?
7 R C'est tous des quais..... il n'y a
8 pas de bassin, comme à Québec.
9 Q A Québec, vous avez des bassins,
10 en plus?
11 R Un bassin.
12
Mr. SMITH, c.r.
13 Mr. Lalonde, do I understand the
14 difference between the open berth
15 and the other type of berth: one is
16 a marginal warf, and the other one
17 is a finger pier. Is that what
18 the difference is?
19
20 Mr. MARC LALONDE, Q.C.,
21 pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
22 Yes, Mr. Commissioner, I just want
23 to draw the attention of the Commis-
24 sion to this exhibit 447, Quebec
25 Harbour, where there are finger piers
26 at Lauzon and also in the princess
27 Louise basin; at least at Lauzon,
28 any way.
29
Me MAURICE JACQUES,
30 pour la Commission:

1
2 Q Vous nous avez dit que c'était
3 l'opinion de tous les pilotes de ne pas accoster des
4 navires descendant de Montréal, sur le montant?
5 R C'est bien ça.
6 Q Dans le bassin de la rivière St-
7 Charles, ou encore aux quais 25 et 26. Vous dites que
8 c'est l'opinion de tous les pilotes. Comment vous
9 êtes-vous assuré de cette opinion de tous lespilotes?
10 R Bien, depuis que je suis pilote,
11 à tous ceux que j'en ai parlé, on était de la même
12 avis.
13 Q Vous étiez du même avis, à tous ceux
14 à qui vous en avez parlé?
15 R Oui.
16 Q A votre connaissance, est-ce qu'il
17 y a eu des réunions de pilotes pour discuter de cette
18 question-là?
19 R Je ne peux pas répondre, monsieur,
20 je ne suis pas certain.
21 Q Au meilleur de votre souvenir,
22 est-ce qu'on vous aurait - est-ce que l'autorité de
23 pilotage, ou les armateurs vous auraient déjà demandé
24 votre opinion sur cette question-là?
25 R Pas les armateurs, jamais.
26 O Par les armateurs?
27 R Les commandants de navires, des
28 fois, les capitaines.
29 Q Les capitaines de navires. Mainte-
30 nant, est-ce que l'autorité de pilotage, le surintendant

ou le département à Ottawa vous aurait demandé votre opinion sur cette question-là?

R Non.

Q Jamais?

R Pas que je me souvienne.

Q Pas que vous vous souvenez.

Mr. SMITH, c.r.:

Any other questions to this witness?

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

1 CANADA

2 COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

3

4

5 PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER J.C.S., Président.

6 Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
7 Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

8

9

10

11

12 Le dixième jour de septembre, l'an

13 mil neuf cent soixante-trois, a comparu comme témoin en cette

14 enquête:

15 JOSEPH ARTHUR MAHEUX, lequel

16 étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et

17 dit ce qui suit:

18 INTERROGE par Me M. JACQUES,

19 pour la Commission:

20 Q Monsieur Maheux, voulez-vous donner

21 vos nom et prénoms?

22 R Joseph Arthur Maheux.

23 Q Et votre âge?

24 R Cinquante-deux (52).

25 Q Est-ce que vous désirez témoigner en

26 français ou en anglais?

27 R Je préférerais de beaucoup témoigner

28 en français.

29 Q Vous préféreriez témoigner en français.

30 Quelle est votre occupation?

1
R Employé civil.
2
Q A quel endroit?
3
R Au Bureau des Pilotes, à Québec.
4
Q Et quelles sont vos fonctions?
5
R Actuellement, je suis surveillant inté-
6
rimaire des pilotes.
7
Q Surveillant intérimaire des pilotes.
8
Depuis combien de temps êtes-vous surveillant intérimaire des
9
pilotes?
10
R Ah, depuis seulement le ler mai cette
11
année. Je l'avais déjà été auparavant.
12
Q Et antérieurement au ler mai de cette
13
année, quelles étaient vos fonctions?
14
R Commis en chef des signaux.
15
Q Et depuis combien de temps étiez-vous
16
commis en chef des signaux?
17
R Depuis cinquante-huit ('58).
18
Q Depuis mil neuf cent cinquante-huit
19
(1958)?
20
R Oui.
21
Q Et antérieurement à mil neuf cent cin-
22
quante-huit (1958), quelle était votre occupation?
23
R J'ai été chef dispatcher..... le terme
24
français.....
25
Q Le mot "dispatching" est dans le Larousse
26
monsieur, vous n'avez pas à vous gêner pour vous en servir. Vous
27
étiez "dispatcher" en chef?
28
R Oui.
29
Q Et pendant combien de temps avez-vous
30
occupé cette fonction?

R Pour préciser, je ne sais pas, mais je suis sous l'impression..... une quinzaine d'années.

Q En somme, depuis quelle année travaillez-vous au bureau des pilotes, à Québec?

R J'ai commencé en mil neuf cent vingt-neuf (1929) comme sténographe, et j'ai occupé toutes les positions qu'il y a dans le bureau.

Q Toutes les positions qu'il y a dans le bureau, depuis mil neuf cent vingt-neuf (1929)?

R Oui.

Q Monsieur Maheux, je vous montre un document qui s'intitule "Règlements de Dispatching, Circonscription de Pilotage, Québec-Les Escoumins," en date du 9 mai mil neuf cent soixante-deux (1962). Voulez-vous prendre connaissance de ce document-là et me dire si ce sont-là les règlements qui sont appliqués à l'heure actuelle?

R Absolument.

Q Je voudrais produire ce document sous la cote 642.

R .....

Q If the members of the Commissionwish, it could be read into the record and translated as we go along.

MR. ROBERT K. SMITH:

Is it lengthy?

MR. MAURICE JACQUES,
for the Commission:

Nine pages, Sir.

MR. ROBERT K. SMITH:

1

2 I don't think it should be read in the

3 record; it is too long, isn't it?

4 MR. MAURICE JACQUES,

5 for the Commission:

6 Very well, Sir.

7 Q Maintenant, monsieur Maheux, en

8 rapport avec la pièce 642, voulez-vous expliquer à la Commission

9 comment se fait le "dispatching" chez vous?

10 R Bien, le dispatching se fait suivant ces

11 règlements-là.

12 Q Voulez-vous les résumer, s'il vous plaît?

13 R Les résumer.....

14 Q Qu'est-ce qui se passe le matin quand

15 vous arrivez dans le bureau, au sujet du dispatching?

16 R D'abord, on établit une liste suivant le

17 nombre de voyages qu'un pilote fait dans une saison.

18 Alors, disons qu'au commencement de

19 l'année, le quinze (15) avril, qui est maintenant la première jour-

20 née de l'année courante, tous les pilotes recommencent à zéro,

21 en tenant compte du tour de l'année précédente, c'est-à-dire que

22 celui qui a fini le ler décembre le premier en tour a zéro...

23 Q Alors, pour le début de la saison, vous

24 prenez la dernière liste du tour de rôle?

25 R La dernière liste du tour de rôle, oui.

26 Q Et vous commencez la saison avec ça?

27 R Oui. A chaque matin, naturellement,

28 cette liste-là devient en force pour toute l'année, toujours en

29 considérant le nombre de voyages que les pilotes font.

30 Q Maintenant, à chaque matin, qu'est-ce

que vous faites avec votre liste de tour de rôle?

R Bien, d'abord, on enregistre les tours qui ont été faits depuis avril, et puis on affecte les pilotes suivant ce règlement-là, qui dit que les cinq premiers ne doivent pas être dérangés, dans le district de Québec, du moins; et on égalise le plus bas, si un a moins de tours que les autres, il devient automatiquement sixième ou septième, et ainsi de suite.

Q Les cinq premiers sur la liste, vous n'y touchez pas?

R Non.

Q Et les autres, vous mettez sixième celui qui a moins de tours?

R Oui.

Q Le septième, celui qui a encore le moins de tours, et ainsi de suite?

R Oui monsieur.

Q Est-ce que vous faites ça à tous les jours?

R Oui monsieur.

Q Et à quel temps de la journée faites-vous ça?

R C'est le matin, à neuf heures.

Q Vers les neuf heures le matin?

R A neuf heures le matin.

Q Maintenant, est-ce qu'il y a des règles spéciales pour les pilotes qui sont arrivés à Québec, disons, de bonne heure le matin, à six ou sept heures?

R Oui. La liste est faite tous les matins..... a tous les matins, ceux qui arrivent après que la liste soit faite sont mis sur une petite liste à part qui elle servira pour refaire

la liste le lendemain matin.

A présent, un pilote qui est arrivé à six ou sept heures le matin, et je vais même aller dire jusqu'à minuit, s'ils sont trop fatigués, il peut tous simplement demander que son tour soit égalisé seulement le lendemain, au lieu de la journée même.

Q Est-ce que ça arrive souvent que les pilotes vous demandent ça?

R Ca arrive assez souvent, oui. Maintenant, c'est permis par les règlements, c'est admis.

Q A votre connaissance, depuis que vous êtes dans le pilotage, est-ce qu'il y a eu des critiques du système de tour de rôle, à Québec?

R Bien, critiques normales, j'oserais dire, oui.

Q Quelle est la nature de ces critiques?

R Bien, voici, il peut se produire quelques erreurs; je ne crois pas que personne soit..... il est permis de faire des erreurs. Alors, à ce moment-là, s'il y a des erreurs, quelqu'un le réclame et qu'il a raison, on lui accorde - on le replace comme il devrait être placé.

Q Maintenant, est-ce que des pilotes, en d'aucuns moments, ont critiqué le système que vous suiviez, ici à Québec?

R Non, je ne crois pas.

Q Ces règlements, pièce 642, ont-ils été préparés dans votre bureau - par votre bureau ou les préposés de l'autorité du pilotage?

R Oui, les premiers règlements, parce

qu'à chaque année, depuis quelque temps du moins, cette liste-là est revisée.

Q Je ne parle pas de la liste, je parle du document.

R Oui, la liste des règlements, j'entends - est revisée.

La première a été faite dans nos bureaux, et avec le surintendant du temps, je crois, monsieur Hamel, monsieur Charette, qui était le dispatcher en chef, et des pilotes, naturellement, où on a discuté amicalement pour en venir à des règlements qui seraient écrits et qu'on pourrait se baser pour l'administration.

Q Maintenant, est-ce que la première version de ces règlements-là, est-ce que ç'a été basé sur l'expérience antérieure, sur ce qui se faisait avant?

R Certainement, et sur d'anciens règlements que nous avions aussi, mais qui pouvaient, dans certains cas, laisser..... une certaine marge.

Q Et vous avez dit qu'à chaque année, vous revisiez cette liste-là?

R Oui. Cette année, je n'y suis pas allé, mais les années dernières, à chaque année, on est allé; du moins, on a rencontré des pilotes et on a discuté des règlements, s'il y avait des changements à faire.

Q Alors, à chaque année, il y avait une rencontre...

R Oui.

Q ... de vous-même et des pilotes pour discuter de la liste?

R Oui monsieur.

1

2 Q Maintenant, vous avez parlé de tours
3 et de voyages; à Montréal, et même ici, on a entendu parler de
4 demi-tours. Pouvez-vous expliquer ce que c'est qu'un demi-tour?
5 R Un demi-tour est donné, parexemple, pour
6 une fraction de voyage; dans le cas de Québec, par exemple, ou
7 ça peut arriver à Montréal aussi, si un pilote ne se rend pas à
8 destination, s'il ne fait pas un voyage complet.
9 Q Donnez-donc des exemples.
10 R Je suppose qu'un bateau part de Québec,
11 et à un moment donné, les ordres changent tout simplement, et
12 qu'il est rendu seulement àSt-Jean de l'Ile, et il remonte, parce que
13 ..... pour des raisons quelconques, il est obligé de revenir, soit du
14 trouble d'engin, ou pour différentes affaires. Alors, dans ce cas-là,
15 le pilote a un demi-tour pour aller et un demi-tour pour revenir.
16 Il y a des limites de charge, naturelle-
17 ment, au point de vue tarif.
18 Q Sans parler du tarif, au point de vue tour
19 seulement?
20 R Au point de vue tour, mais il faut que je
21 parle du tarif pour donner les tours, parce que les tours sont donnés
22 suivant le tarif.
23 Q Allez-y.
24 R La carte de pilotage est divisée en trois;
25 si le pilote reste dans le premier tiers, il a un demi-tour; s'il
26 reste dans les limites des deux tiers et qu'oncharge un tour, il a un
27 tour.
28 Q Vous dites que le district de pilotage est
29 divisé en trois?
30 R Oui.

1

2 Q C'est pour Québec et les Escoumins?

3 R Oui monsieur.

4 Q Est-ce que vous connaissez les limites

5 deces deux ou trois divisions?

6 R Non, par coeur..... mais je peux vous

7 donner une idée: je crois que c'est, Cap aux Oies, l'entrée du

8 Saguenay, et Pointe-au-Père.

9 Q Alors, ce navire qui ne se rendrait pas

10 jusqu'à Cap aux Oies, il serait chargé un tiers?

11 R Un tiers, oui.

12 Q Et s'il revenait à Québec, il va payer un

13 autre tiersde pilotage?

14 R Oui monsieur.

15 Q Et un pilote qui ferait cet ouvrage-là a

16 droit à un demi-tour pour aller et un demi-tour pour revenir?

17 R Oui monsieur.

18 Q Et s'il passe Cap aux Oies, l'armateur

19 se fera charger deux tiers pour aller et deux tiers pour revenir,

20 et le pilote, est-ce qu'il va avoir un demi-tour ou un tour?

21 R Un tour, du moment que c'est plus que

22 le tiers, c'est un tour.

23 Q Un navire qui se rend à Bagotville ou

24 Port Alfred...

25 R S'il part de Québec, le pilote a droit à

26 un tour et demi.

27 Q Pourquoi ça?

28 R Parce que la distance est plus longue et

29 que ç'a été décidé entre les autorités du pilotage, ou, du moins,

30 nous autres, et les pilotes eux-mêmes.

1 Q Ils ont décidé de donner un tour et demi?
2 R Oui. Celui qui partait de Québec pour
3 aller à Port Alfred et Chicoutimi. Dans le cas où il part des Escou-
4 mins, il a droit à un tour.
5 Q S'il part de Port Alfred pour venir à
6 Québec?
7 R Il a droit à un tour et demi.
8 Q Maintenant, la Commission est au courant
9 qu'il existe diverses classes de pilote?
10 R Oui.
11 Q Comment tenez-vous compte de ces
12 classes de pilotes dans votre liste de tour de rôle?
13 R Dans notre liste de tours de rôle, il n'est
14 pas tenu compte d'aucune classe pour faire la liste; tout simplement,
15 le pilote qui est dans la classe A est pris toujours suivant la quantité
16 de navires qu'il a faite de la classe A. Alors, celui qui en a moins
17 va être enlevé de la liste du tour proprement dit, pour rester en dis-
18 ponibilité pour un bateau de la classe A, suivant les règlements,
19 toujours, soit à peu près dix heures avant l'arrivée ou le départ de
20 Québec.
21 Q Alors, vous avez votre liste du tour de
22 rôle avec les noms de tous les pilotes?
23 R Oui monsieur.
24 Q Indépendamment de leurs classes?
25 R Oui monsieur.
26 Q Et si vous attendez un navire de classe A,
27 si je comprends bien, vous prenez celui qui a le moins de tours dans
28 la classe A?
29 R Le premier sur la liste qui a le moins
30 de tours.

Q Et vous le mettez à part?

R Oui.

Q Vous le mettez de côté, celui-là?

R Oui.

Q Et il attend le navire de classe A?

R Il est le premier à embarquer dans la classe A.

Q Alors, il sort complètement du tour de rôle?

R Oui. Seulement, dix heures avant, approximativement, avant qu'il embarque; on fait ça seulement à ce moment-là.

Q C'est à ce moment-là que vous enlevez son nom de sur la liste?

R Oui monsieur.

Q Et les autres classes de pilotes, est-ce que vous en tenez compte?

R Certainement, mais ils continuent,eux-autres, à avancer sur la liste, suivant les tours qu'il y a eus en avant d'eux-autres, et quand leur tour arrive, si c'est un bateau sur lequel ils ne peuvent pas embarquer, alors, ils attendent d'en avoir un. Aussitôt qu'il y en a un, ils embarquent.

Q C'est le suivant qui embarque?

R C'est le suivant qui embarque à sa place.

Q Maintenant, est-ce que les pilotes peuvent, entre eux, changer leur tour, dans la liste du tour de rôle?

R Oui monsieur, en autant que les deux pilotes sont consentants. Il y a des restrictions.

Q Voulez-vous expliquer ça, s'il vous plaît?

1

2 R C'est-à-dire, si par exemple, disons,
3 pour ne pas nommer de noms, disons qu'un pilote s'appelle "A" et
4 l'autre s'appelle "Z", ils peuvent changer de tour ensemble, suivant
5 certaines restrictions. Il y a, d'abord, je crois que c'est un tour de
6 marge, et en autant que les deux, A et Z, sont consentants, ils
7 peuvent changer de tour, si c'est suivant les règlements.
8 Q Qu'est-ce que vous voulez dire: un tour
9 de marge?
10 R Voici: qu'un pilote aurait un tour de
11 moins que l'autre.
12 Q Alors, là, ils peuvent changer?
13 R Là, ils peuvent changer.
14 Q Si un pilote a deux tours de moins que
15 l'autre?
16 R Non, pas dans Québec, du moins .....,
17 là, écoutez, ça fait déjà cinq ans... deux tours? Alors, disons:
18 deux tours.
19 Q L'article 37 de la pièce 642: une marge
20 de deux tours est allouée pour changer de tour. Alors, ça veut dire
21 ça, que la différence entre le nombre de tours de chacun des pilo-
22 tes qui veut changer ne doit pas être plus que deux?
23 R Normalement, non.
24 Q Maintenant, les pilotes qui sont portés
25 absents, ça arrive?
26 R Oui.
27 Q Est-ce que vous laissez leurs noms sur
28 la liste de tour de rôle?
29 R Non. Du moment qu'un pilote..... d'abord,
30 je suppose que quelqu'un se rapporte malade, alors, il est quinzième

en tour, ça n'a pas d'importance, seulement il nous avise qu'il est malade, de ne pas trop compter sur lui, alors, à ce moment-là, on va marquer "malade" à côté, et on va attendre que son tour vienne.

Si son tour ne vient pas, et qu'il est mieux avant que son tour passe, il va prendre son tour.

Q Il va reprendre son tour?

R Certainement.

Q Maintenant, je vous exhibe un document - photocopie d'un document, et voulez-vous nous dire d'où ça provient, et qu'est-ce que c'est?

R C'est une liste du tour, la liste du vingt-quatre (24) juillet.

Q Je voudrais la produire sous la cote 643. J'aurai trois autres documents à produire avec cette liste-là.

Je vous montre un autre document qui ressemble à cette liste de tour de rôle?

R Oui, c'est celle de Montréal, ça, du district de Montréal.

Q Et enfin, un troisième document?

R ..... Ah ça, c'est les pilotes de la classe A dans le district de Québec, C-1 et C-2, et les pilotes de la classe A, district de Montréal, C-1 et C-2.

Q Je voudrais produire comme exhibit 643 deux documents qui sont la liste des tours de rôle de Québec, c'est-à-dire pour les pilotes de Québec et pour les pilotes de Montréal, du vingt-quatre (24) juillet mil neuf cent soixante-trois (1963).

Maintenant, monsieur, je vous montre l'exhibit 643 ; la colonne de gauche est intitulée "En tour à Québec", et la colonne de droite "En tour à Trois-Rivières"?

1
R Oui.
2
Q Voulez-vous expliquer ces deux colonnes,
3
et les chiffres qui se trouvent à côté de chaque nom de pilote?
4
R Le vingt-quatre (24) juillet, c'est la liste
5
que vous avez demandé de mettre en exhibit; alors, on a fait notre
6
liste, comme d'habitude, et on a fait des copies. A présent, comme
7
vous le voyez, dans le district de Montréal...
8
Q Ce premier document-là, c'est une liste
9
qui s'applique aux pilotes qui font le trajet de Québec à Trois-Rivières?
10
11
R Oui monsieur.
12
Q Alors, vous faites le dispatching pour
13
les pilotes de Trois-Rivières - Les Escoumins, et les pilotes de
14
Québec - Trois-Rivières?
15
R Oui monsieur.
16
Dans le district de Montréal, les règle-
17
ments changement quelque peu, contrairement à Québec, où les
18
cinq premiers sont intouchables; dans le district de Montréal,
19
seulement le premier est intouchable, ou du moins celui qui reste
20
le premier.
21
Dans ce cas-là, je crois qu'il y avait
22
deux premiers en tour, par le fait que monsieur Devillers est un
23
C, C-1 ou C-2, et monsieur Mongrain est un B.
24
Alors, Devillers n'a pas embarqué,
25
parce qu'il y a pas eu de bateau pour lui; mais dans le cas où il
26
en arrive un, c'est Mongrain qui embarque.
27
Alors, les deux ont été en disponibilité.
28
Alors, ils sont considérés tous les deux comme premier en tour.
29
Le suivant, monsieur Louis Blanchet, qui
30
avait soixante-trois (63) a été égalisé avec soixante-trois (63). A ce

moment-là, il n'y avait que deux soixante-quatre (64), et les autres, 65, 66, 67, 68...

Q La colonne de gauche, ce sont les pilotes de Québec -Trois-Rivières qui sont à Québec, et qui attendent un navire montant?

R Oui monsieur.

Q Et la colonne de droite?

R La colonne de droite a été préparée à Trois-Rivières, suivant les mêmes règlements qui sont en force à Québec, suivant le même procédé, si on veut; et eux-autres nous envoient la liste un coup qu'elle a été préparé.

Q Est-ce que vous envoyez votre liste à Trois-Rivières?

R Oui.

Q Est-ce que vous envoyez votre liste à Montréal?

R Oui, mais c'est d'aucune utilité pour eux autres; on n'envoie pas de pilotes là.

Q Est-ce que vous l'envoyez....

R Elle est sur le circuit de télétype.

Q La liste de Trois-Rivières aussi?

R Oui monsieur.

Q Maintenant, au bas de ces deux colonnes-là, on voit la mention à gauche "En montant, soixante-quatre, A. Lavallée". Qu'est-ce que c'est?

R Comme vous voyez, il est embarqué à huit heures quarante du matin; on fait cette liste-là à dix heures. Il fallait le mettre quelque part. On a marqué: "64, A. Lavallée, parti avec le Leada, à 8.40 heures".

1

2 Q En-dessous de ça, on voit: "Vacance",
3 et le nom de trois pilotes?
4 R Oui.
5 Q Et en suite, deux pilotes: "Monsieur
6 Hamelin et monsieur Vézina"?
7 R Oui.
8 Q Ils sont mis à part?
9 R Ils sont mis à part, ils sont bien annotés
10 ici, à la Commission Royale d'Enquête.
11 Q Est-ce que les pilotes qui s'occupent
12 de la Corporation, de l'ouvrage, de l'administration de la Corpo-
13 ration, sont mis à part sur la liste du tour de rôle?
14 R Non monsieur.
15 Q Ils sont inclus dans le tour de rôle?
16 R Oui monsieur.
17 Q Maintenant, sous la colonne de droite,
18 on voit le nom: "57, Laurent Blanchet, malade". Est-ce que vous
19 insérez, - est-ce qu'on insère le nom de tous les pilotes qui sont
20 malades, dans la liste?
21 R Habituellement, oui. A tous les listes,
22 il nous faut cinquante-neuf (59) noms sur notre liste, dans le dis-
23 trict de Québec à Montréal, et soixante-dix-sept (77) dans le
24 district de Québec aux Escoumins.
25 Q Maintenant, sur la pièce 643, sur la deu-
26 xième pièce, est-ce que vous avez soixante-dix-sept noms?
27 R On a certainement soixante-dix-sept (77)
28 noms sur cette liste-là; je ne les ai pas comptés, mais celui qui
29 l'a faite les a comptés: soixante-dix-sept (77).
30 Q Soixante-dix-sept (77)?

1
R Et l'autre: cinquante-neuf (59).
2
Q Maintenant, la deuxième page de l'exhi-
3
bit 643 comporte une ou deux colonnes, une colonne à gauche "En
4
tour à Québec". Ce sont les pilotes qui voyagent de quel endroit à
5
quel endroit, ça?
6
R De Québec aux Escoumins, Port Alfred
7
et Chicoutimi.
8
Q Et la colonne de droite, intitulée "En
9
tour aux Escoumins", qu'est-ce que c'est?
10
R Ca, c'est ceux qui sont en dehors, aux
11
Escoumins, ou qui sont embarqués en montant des Escoumins.
12
C'est le cas des cinq premiers.
13
Q Tous les pilotes qui se trouvent aux
14
Escoumins le 24 juillet...
15
R Oui.
16
Q ... ou qui devaient se rendre aux Escou-
17
mins?
18
R Qui devaient se rendre ou qui venaient
19
de partir et qui n'étaient pas encore arrivés à Québec.
20
Q Et en dessous, on voit une mention...
21
R "Absents".
22
Q Il y a combien d'absents, le 24 juillet?
23
R Je crois que c'est dix-huit, dix-sept.
24
Q Dix-sept absents le 24 juillet?
25
R Oui monsieur.
26
Q De quelle façon les absences ou l'autori-
27
sation pour absences est-elle accordée?
28
R D'abord, il y a ceux qui se rapportent
29
malades, puis il y a ceux qui demandent congés.
30

1 Ceux qui se rapportent malades, qu'est-ce
2 que vous voulez que j'y fasse, ils sont malades, du moins, ils sont
3 supposés l'être. Ceux qui demandent congés, habituellement, ils
4 ont leur congé aussi.
5 Q Ils ont leur congé aussi?
6 R Oui.
7 Q Alors, le 24 juillet, il y avait dix-sept
8 pilotes absents?
9 R Oui.
10 Q Soit en congé, soit malades?
11 R Soit en congé, soit malades, ou il faut
12 remarquer qu'il y en avait ici, à la Commission d'Enquête.
13 Q Maintenant, il y avait trois pilotes en
14 vacances?
15 R Oui, dans Montréal.
16 Q Dans Montréal. Et deux pilotes de
17 Montréal affectés à la Commission Royale d'Enquête?
18 R Oui monsieur.
19 Q Et les dix-sept de Québec, il y a des
20 mentions: "malades, Commission Royale". Il y a d'autres mentions
21 qui semblent comporter "A.M. 28".
22 R Alors, ça, ça c'est les pilotes qui ont
23 demandé leur congé. Leur congé finira le vingt-huit au matin.
24 Le vingt-huit au matin, automatiquement, on les mettra en tour.
25 Q Alors, parmi les dix-sept, il y en avait
26 trois qui étaient devant la Commission Royale: monsieur Bédard,
27 monsieur Rousseau et monsieur Barras?
28 R Oui.
29 Q Et il y en avait combien de malades?
30 R Malades, c'est aller un petit peu loin;

je n'ai pas vérifié s'ils étaient malades ou non.

Q Non, qui se sont dits malades?

R ..... cinq, toujours.

Q Alors, dix-sept, trois à la Commission, sur un total de dix-sept, trois à la Commission, cinq malades; il y en avait neuf absents?

R Il y a Armand Lachance, je ne sais pas dans quelle catégorie on doit le placer, et Gamache qui était pilote du "Roonagh Head", qui était en congé de maladie, aussi, parce que c'était un repos qui lui avait été accordé. Les autres, il faut admettre que c'est des congés.

Q Maintenant, ce chiffre de dix-sept pour une journée, le vingt-quatre juillet, est-ce que c'est une moyenne de chaque jour, pendant l'année?

R Non, ce n'est pas une moyenne; la moyenne, c'est une douzaine, je suppose.

Q Douze par jours, durant l'année?

R Oui. C'est assez difficile à dire; je ne les ai jamais comptés exactement, mais ça varie entre ..... là, vous en avez deux qui n'y ont pas été pratiquement de l'été, ça commence toujours tout de suite par en faire deux.

On en a des réguliers qui sont malades assez régulièrement, qui sont absents de la liste assez régulièrement. On peut dire qu'il y en a une dizaine, dix à douze pilotes absents.

Q Par jour?

R Par jour.

Q Je vous montre un autre document, et voulez-vous me dire si ç'a été préparé dans votre bureau?

1

2 R Oui monsieur.

3 Q Et ça indique quoi?

4 R Le nombre de jours d'absence de chacun
5 des pilotes pour les années mil neuf cent soixante (1960) mil neuf
6 cent soixante et un (1961) et mil neuf cent soixante-deux (1962).

7 Q Je voudrais produire ce document-là
8 sous la cote 644, intitulé "Statement showing number of days of
9 absence, pilots, Quebec District, for the years 1960, 1961, 1962".

10 Pouvez-vous nous dire à quelle occasion
11 ce document 644 a été préparé?

12 R Je crois que c'est le Ministère à Ottawa
13 qui a demandé qu'on lui fasse résumer des absences; alors, on a
14 préparé ce document-là, puis on l'a envoyé.

15 Q Et vous l'avez préparé pour les années
16 mil neuf cent soixante (1960), mil neuf cent soixante et un (1961) et
17 mil neuf cent soixante-deux (1962). Je vois une note, à la page 4,
18 qui se lit comme suit: "This computation covers period from April
19 1st to December 31st. During Winter time, pilots exchange their
20 tour between them." Alors, ça ne comprend pas janvier, février
21 et mars?

22 R Non monsieur.

23 Q Est-ce qu'il y a beaucoup de pilotage du-
24 rant ces mois-là?

25 R Bien oui, il y en a; l'année dernière,
26 ..... je n'ai pas les chiffres exacts, mais si je me rappelle bien,
27 les pilotes ont fait chacun deux tours, ce qui voudrait dire qu'il y en
28 a eu dans les alentours de cent cinquante (150).

29 Q Tant que ça, dans ces trois mois-là?

30 R Non, c'est-à-dire, non, à partir du

quinze (15) décembre, aller au quinze (15) janvier, la grande période d'hiver, là.

Q Ce document 644 donne les absences, mais on ne voit aucun motif d'absences. Pouvez-vous dire ou donner le détail de toutes les raisons des absences?

R Dans celui-là?

Q Dans la pièce 644?

R D'abord, vous avez certains détails - les détails que nous avions.

Q Est-ce que ça couvrirait les absences pour cause de maladie?

R Non monsieur - c'est-à-dire que, oui monsieur, toutes les absences sont incluses.

Q Les absences de pilotes qui s'occupaient de la Commission Royale?

R Ah non, ce n'est pas mentionné, ça. Ce n'est pas mentionné, les absences sont calculées, mais .....

Q Est-ce que vous considérez une absence pour une pilote qui vient ici, à la Commission Royale?

R Un pilote qui n'est pas sur le tour, pour nous autres, il n'est pas disponible comme pilote.

Q Ca, ce sont les pilotes qui n'étaient pas sur la liste de tour quand ils devaient y être.

R Oui, du moins, il a fallu, parmi tant de noms - je vous ai dit tout à l'heure qu'on fait la liste du tour, il faut savoir à quelle place qu'ils sont, les soixante-dix-sept (77) pilotes; si le pilote n'est pas disponible pour une raison quelconque, il paraît sur la liste quand même; il n'est pas en disponibilité, il est mis dans les absents.

Q Est-ce que ça comprend les pilotes en vacances, ça?

R Oui monsieur.

Q Je parle de vacances, des congés que les pilotes demandent?

R Oui, naturellement.

Q Je prends le premier, Roland Barras, pour 1962, dix-neuf jours. Si je comprends bien votre témoignage, il y a dix-neuf fois durant l'année que vous avez fait la liste de tours de rôle, et que vous avez été obligé de prendre le nom de Roland Barras et de le mettre ailleurs que disponible ?

R Oui.

Q C'est ça?

R Oui monsieur.

Q Peu importe la raison pour laquelle il n'était pas là?

R Il n'était pas là.

Q Je vous exhibe deux documents qui s'intitulent, le premier "List of Pilots, Quebec-Escoumins District, showing number of trips in and out and total for year 1960", et le deuxième document qui s'intitule comme suit: "List of Pilots, Quebec-Escoumins District, showing number of trips in and out and total for years 1961 and 1962". Voulez-vous prendre connaissance de ces deux documents photostatés et nous dire s'ils ont été préparés à votre bureau?

R Certainement qu'ils ont été faits chez nous.

Q Unfortunately, Sir, I have only these two documents, but at noon, I shall have photocopies made, and

I will distribute them to the Commission and to my learned friends.

MR. ROBERT K. SMITH,
Chairman:
Thank you.

MR. MAURICE JACQUES,
for the Commission:
They will be filed as exhibit 645.

MR. ROBERT K. SMITH,
Chairman:
There are two, are there not?

MR. MAURICE JACQUES,
for the Commission:
Yes Sir.

MR. ROBERT K. SMITH,
Chairman:
As a bungle.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Pendant que mes confrères consultent les exhibits, est-ce que vous avez eu des difficultés à donner le service de pilotes aux navires qui en faisaient la demande, même si vous avez douze pilotes chaque jour qui sont absents?

R .....

Q Est-ce que vous avez été à court de pilote?

R A court de pilote?..... non il y en a qui sont embarqués àssez vite, par exemple.

1

2 Q Qu'est-ce que vous entendez par: assez
3 vite?
4 R Pas beaucoup de repos, mais à ma con-
5 naissance, dans le district de Québec, on n'a jamais manqué de pi-
6 lotes.
7 Q Vous n'avez jamais manqué de pilotes?
8 R Non monsieur, parce qu'il y a toujours
9 eu des volontaires qui ont embarqué avec très peu de repos.
10 Q Qu'est-ce que vous entendez par: très
11 peu de repos?
12 R Bien, par exemple, quelqu'un qui arri-
13 verait le matin et qui repartirait le soir, je considérerais qu'il
14 aurait fait une bonne journée, c'est-à-dire qu'il a arrivé à minuit,
15 il repartirait à huit heures le lendemain matin.
16 Q Est-ce que c'est arrivé souvent, ça?
17 R Tout dépend du trafic, mais ça peut
18 arriver quelquefois que les pilotes rembarquent assez vite.
19 Q Au meilleur de votre souvenir, est-ce que
20 ça arriverait à toutes les semaines?
21 R Non.
22 Q A tous les mois?
23 R Non plus. C'est assez difficile de préci-
24 ser. Tout dépend du nombre d'absences, d'abord, et du trafic qu'il
25 y a à ce moment-là.
26 Q Disons, cette année, depuis le début de la
27 saison?
28 R On n'a pas manqué de pilotes.
29 Q Vous n'avez pas manqué de pilotes, mais
30 est-ce qu'il y en a eu qui ont été obligés de reprendre le service

presqu'immédiatement après avoir terminé un voyage?

R Je ne crois pas.

Q Vous ne croyez pas que ça soit présenté?

R Non, il y a toujours eu suffisamment de monde pour pouvoir embarquer. Naturellement, dans certaines conditions, il peut arriver qu'un pilote soit arrivé à deux heures du matin, et être obligé de rembarquer à deux heures de l'après-midi.

Q Est-ce que c'est arrivé cette année?

R C'est certainement arrivé, mais combien de fois, je nepourrais pas préciser.

Q Maintenant, suivant votre expérience, depuis les deux ou trois dernières années, un pilote fait en moyenne combien de voyages par semaine, de Québec à Pointe-auPère, et de Québec à Port-Alfred, un voyage complet dans le district?

R Entre trois et quatre.

Q Trois à quatre voyages par semaine?

R Oui.

Q Dans tous ces voyages-là, est-ce qu'il existe comme à Montréal, un pattern? A Montréal, nous avons eu une preuve à l'effet que la plupart des navires quittent Montréal le vendredi soir. Alors, là, il y a une poussée qui se fait dans le mouvement des navires, et il y a un peu plus de demandes de pilotes le vendredi. Est-ce qu'il y a quelque chose de semblable ici à Québec?

R Moi, je ne suis pas tellement d'opinion, maintenant, que les bateaux ont tellement de cédule pour partir le vendredi soir.

C'est déjà arrivé, mais pas maintenant. Je suis porté à croire que ça part pas mal à n'importe quel temps.

Mais si c'est vrai que ça existe à Montréal, ça existe à Québec, parce que c'est les mêmes bateaux.

Q Ce sont les mêmes bateaux qui passent, alors, ça devrait exister à Québec?

R Oui.

Q A moins que les bateaux n'arrêtent en chemin?

R Oui, mais je ne suis pas de cette opinion-là, qu'il y a tellement de bateaux le vendredi.

Q Ca, c'est votre expérience à vous, à Québec?

R Mais c'est déjà arrivé, ça, que les passagers partaient le vendredi midi, et ils arrivaient le vendredi soir. Alors, avec tout le trafic en plus, on avait une grosse soirée vendredi soir.

Mais depuis quelques années, il me semble que les passagers ont plutôt une cédule, qu'ils ne partent pas toujours le vendredi. Il y en a qui partent, mardi, mercredi, jeudi.

Je ne suis pas porté à croire qu'ils partent tous le vendredi.

Q Si vous vous voulez, on va parler de déplacement de navires dans le port. Voulez-vous expliquer à la Commission quelle est la procédure suivie par les pilotes, pour les déplacements des navires dans le port? Est-ce que vous avez une liste de tour de rôle aussi?

R Oui.

Q Comment faites-vous cette liste-là?

R Cette liste-là est faite d'abord ceux qui

veulent "mouvé", ceux qui veulent faire des déplacements donnent leurs noms.

Q Quand?

R Au commencement de l'année, ou même à n'importe quel temps de l'année. Si quelqu'un décide qu'il veut faire des déplacements, on met son nom sur la liste, et puis, autant que possible, on égalise - on les égalise aussi, seulement, là, il y a un gros problème, c'est qu'on ne peut pas égaliser comme le tour, parce que quand on a des déplacements à faire, si le pilote n'est pas en ville, ou si le pilote est employé ailleurs, on ne peut pas le prendre; il faut en prendre un autre.

A présent, il y a aussi l'affaire que le pilote qu'on demande n'est pas en disponibilité, généralement, il est prêt à faire des déplacements, mais au moment où on l'appelle, il est occupé à peinturer, il n'est pas près à venir. Alors, on ne peut pas l'égaliser non plus.

Il peut arriver d'autres circonstances que le pilote qu'on appelle ne peut pas venir, mais de toute façon, autant que possible, on essaie d'égaliser les "mouvages" comme on essaie d'égaliser les tours de pilote.

Q Si je comprends bien votre témoignage, ça, c'est volontaire?

R Oui monsieur.

Q Il n'y a rien qui force un pilote à faire des "mouvages" parce qu'on a suffisamment de volontaires pour la demande.

Q Vous en avez combien sur cette liste-là, cette année?

R Je ne sais pas.

Q Est-ce que vous pourriez vérifier, durant l'ajournement du lunch?

R Certainement.

Q Et nous laisser savoir combien il y a de volontaires pour faire les déplacements de navires dans le port de Québec, cette année?

R Certainement.

Q Maintenant, est-ce qu'une fois le nom donné, le nom reste sur la liste, ou si le pilote peut changer d'avis et ne plus faire de "mouvage"?

R La journée qu'il veut le faire, il a seulement à le dire, puis on...

(L'Honorable Juge Yves Bernier reprend la présidence)

(La réponse est relue par le sténographe).

LE TEMOIN:

R On efface son nom.

Me MAURICE JACQUES, pour la Commission:

Q Vous effacez son nom?

R Quand il ne veut plus.

Q Ca n'a pas l'air bien bien fatiguant, ce travail-là?

R Le travail des déplacements, c'est surtout fait volontairement par les pilotes.

Q Maintenant, au cours des années, est-ce que c'est toujours les mêmes qui se portent volontaires pour faire les déplacements?

R Dans l'ensemble, oui. Il y en a toujours qui s'ajoutent et d'autres qui s'enlèvent, enfin.....

Q Mais est-ce que vous retrouvez à peu près toujours les mêmes noms?

R A peu près, oui.

Q Est-ce qu'il y en a qui ne se sont jamais portés volontaires?

R Ah, certainement.

Q Est-ce que c'est des vieux ou des jeunes?

R Ah, je ne tiens pas ces statistiques-là.

Q Vous ne vous souvenez pas?

R Il y en a des deux, certainement; ily a des jeunes et des vieux.

Q En parlant des déplacements de navires, vous avez entendu le témoignage de monsieur Gauthier ce matin, et je crois que vous avez aussi entendu le témoignage de monsieur Brodie?

R Non, je n'ai pas entendu celui de monsieur Brodie.

Q Voici, sommairement le problème: la Commission a eu devant elle comme preuve que les pilotes de Montréal qui descendent des navires qui doivent accoster dans le bassin intérieur de la Rivière St-Charles, ou encore aux Hangars 25 et 26, n'accostent pas, s'ils arrivent à Québec avec la marée montante?

R Oui.

Q Est-ce que c'est exact, ça?

R Dans l'ensemble, oui.

Q Voulez-vous nous faire part de vos

commentaires sur ce problème-là? Quand est-ce que ç'a commencé à se révéler?

R C'a commencé ..... je n'affirmerai pas que tous les pilotes de Montréal n'y vont pas. Dans l'ensemble, je suis porté à croire que oui. Dans l'ensemble, je crois que personne n'y va, mais ça dépend aussi des conditions, telles que monsieur Gauthier l'a laissé entendre.

Un navire qui serait trop gros, ou qu'il venterait trop fort, surtout du vent de nordet, je crois qu'un pilote aurait certainement raison de refuser d'y aller; mais de là à dire que pour un navire, c'est impossible d'aller dans la Rivière St-Charles de montant, je crois qu'il y a trop de bateaux qui ont rentré là, de montant, pour pouvoir dire ça.

Q Votre expérience à vous, c'est qu'il y a des navires qui accostent dans le bassin intérieur sur la marée montante?

R Oui monsieur.

Q Vous souvenez-vous à peu près de la grosseur de ces navires-là? Etes-vous capable de nous donner une idée de ça?

R Je ne suis pas tellement expert dans la grosseur des navires; tout dépend du navire. Je comprends qu'un navire qui a ..... même s'il est puissant, s'il est gros, s'il a de la puissance, et un autre qui même va être petit, s'il n'a pas assez de pouvoir, le pilote peut décider lui, que ce navire-là n'y va pas, et qu'un autre peut y aller.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Fédération des Pilotes:

Mon confrère a parlé de bassin intérieur;

1 je pense qu'il devrait référer à la Rivière
2 St-Charles.
3
4 LE PRESIDENT:
5 Oui, très bien.
6
7 LE TEMOIN:
Oui, le bassin intérieur de la Rivière
8 St-Charles, c'est ce que j'ai compris, du moins.
9
10 LE PRESIDENT:
11 Pour les fins du dossier, c'est mieux.
12
Me MAURICE JACQUES,
13 pour la Commission:
14 Q Est-ce que cette attitude des pilotes,
15 concernant cet accostage, est récente?
16 R Non.
17 Q Ca remonte à peu près à combien d'an-
18 nées?
19 R A plusieurs années; à ma connaissance,
20 il y a toujours eu certaines restrictions qui existent encore.
21 Q Qui existent encore?
22 R Oui.
23 Q Lorsque ce problème-là se présente,
24 lorsqu'un pilote descend son navire à Québec...
25 R Oui.
26 Q ... est-ce que le navire qui ne peut pas
27 accoster immédiatement change de pilote?
28 R Si l'agent nous demande - parce que,
29 ordinairement, ce qui arrive, je vais vous expliquer, en somme,
30

c'est que si un bateau qui descend de Montréal a des ordres d'aller dans la Rivière St-Charles, à un moment donné le pilote s'aperçoit que la mer va monter, et que lui ne veut pas y aller, il va contacter le capitaine, ou le capitaine va contacter l'agent à Québec, et il va dire: "Je vais là quand même." Il dit au capitaine: "Fais-le débarquer, on va en faire envoyer un autre".

Q Et est-ce qu'il n'y a pas des pilotes qui vous ont dit, quand ils étaient sur un navire descendant, avec la marée montante, qu'ils refusaient d'accoster au bassin de la Rivière St-Charles, et vous demandaient d'envoyer immédiatement un pilote de Québec?

R Oui monsieur.

Q Maintenant, est-ce que le pilote de Québec accostait le navire?

R Oui monsieur.

Q Il l'accoste?

R Oui monsieur.

Q Immédiatement à son arrivée?

R Oui monsieur.

Q Ou quelques heures après?

R Oui, immédiatement, le pilote de Montréal débarque, le pilote de Québec embarque.

Q Est-ce que vous avez eu des plaintes des agents de Québec à ce sujet-là?

R Bien, les plaintes, c'est surtout qu'assez souvent ils ne savent pas si le pilote va débarquer ou s'il va l'accoster, qu'est-ce qu'il va faire avec. C'est ça, à ma connaissance, c'est surtout de ça qu'ils se plaignent.

Q Maintenant, lorsqu'un pilote de Montréal

1
2 embarque et qu'un pilote de Québec fait l'accostage, qu'est-ce que
3 vous envoyez comme compte à l'agent?
4 R On envoie un compte de déplacement.
5 Q Vous envoyez un compte de déplacement?
6 R Pour le pilote qui l'a fait.
7 Q Est-ce qu'il y a des agents qui auraient
8 refusé de payer ce compte de déplacement?
9 R Non, pas dans le cas que vous me dites,
10 d'accoster un bateau dans la Rivière St-Charles, du montant, je n'ai
11 jamais euconnaissance qu'un agent ait refusé de payer le compte.
12 Q Est-ce que votre témoignage, en ce qui
13 concerne le bassin de la Rivière St-Charles, s'appliquerait aussi
14 dans le cas des quais 25 et 26?
15 R Oui.
16 Q Et vous avez dit que des agents n'avaient
17 pas refusé de payer les comptes dans ce cas-là?
18 R Oui.
19 Q Ce qui laisse entendre que les agents
20 auraient refusé de payer les comptes de pilotage dans d'autres cas?
21 R Oui.
22 Q Voulez-vous nous expliquer ça?
23 R Oui. Si par exemple, les conditions
24 sont normales et qu'un pilote refuse simplement d'aller au quai
25 parce que, pour une raison ou pour une autre, il dit: Moi, je ne
26 vais pas là, ou je suis trop fatigué, envoyez-moi un pilote, " là,
27 dans ce cas-là, les agents refusent de payer, et je crois qu'ils
28 ont raison.
29 Q Est-ce que ça arrive souvent, ça?
30 R Non, pas tellement souvent; ça arrive

dans quelques cas plutôt rares.

Q Maintenant, est-ce que ça arrive aux navires qui remontent le fleuve, venant des Escoumins, ou ceux qui descendent le fleuve, venant de Montréal?

R Ca n'arrive pas tellement souvent, je crois que je me suis un petit peu avancé en disant que ça pouvait arriver; c'est déjà arrivé, mais c'est arrivé tellement rarement que je regrette d'en avoir parlé.

Q Maintenant, vous souvenez-vous de la destination du navire dans ce cas que vous avez mentionné?

R Il y a , dans le cas du bassin intérieur, par exemple, prenez un bateau qui va..... il a été coutume ..... une habitude a été prise dans le temps des bateaux de charbon de Dominion Coal, ou dans le bassin intérieur, il y a un temps de la marée où ils peuvent y aller seulement... Alors, un bateau qui allait, disons, dans ce temps-là, dix à douze noeuds, au plus, le capitaine, avec des ordres des agents - ça, je ne suis pas en mesure de vérifier - réduisait la vitesse de façon à ce que le bateau rentre directement, de façon qu'il n'y ait pas de "mouvage" à payer, ce qui occasionnait aux pilotes un nombre d'heures supplémentaires qu'ils le veulent ou qu'ils ne veulent pas. Dans ce cas-là, le pilote n'avait pas droit au déplacement.

Par contre, si le même bateau allait dix noeuds, il ne pouvait pas aller dans la rivière St-Charles, il le mettait à l'ancre et souvent un autre pilote allait le déplacer pour l'entrer dans le bassin, souvent, il y avait une charge en plus.

Là les pilotes ont discuté de cette question là avec les agents et les autorités, et il a été décidé qu'après, si je me rappelle bien, douze heures, un pilote peut se faire remplacer

1 pour accoster.
2
3 Me MARC LALONDE, c.r.,
4 pour la Fédération des Pilotes:
5 Q Quinze heures?
6 R Quinze heures.
7
Me MAURICE JACQUES,
8 pour la Commission:
9 J'aimerais bien ça que quelqu'un témoigne.
10 Q Est-ce que vous êtes au courant des
11 plaintes des pilotes sur le système de télécommunications dans la
12 région de Québec ?
13 R Non.
14 Q Vous n'avez pas eu connaissance de ça?
15 R .....
16 Q Depuis que vous êtes surintendant
17 intérimaire, je comprends que c'est une très brève période, est-ce
18 que vous avez eu l'occasion de vous occuper de discipline?
19 R Oui.
20 Q Depuis le mois de mai?
21 R Oui.
22 Q Sans mentionner de nom, voulez-vous
23 faire part à la Commission des problèmes qui se sont soulevés?
24 R Bien, des problèmes.... d'abord il y en
25 a un qui ne veut pas me voir, même qui ne me connaît pas. Alors,
26 dans ce cas, j'ai eu affaire avec le Président; on s'est toujours
27 arrangé par ce qu'on s'arrange toujours, mais à ce moment-là,
28 il y a eu peut-être un petit peu de brusquerie.
29 Aussi, j'ai eu un autre pilote qui a
30 manqué son tour.

1

2 Q Pour quelle raisona-t-il manqué son
3 tour?
4 R Ce n'est pas à Québec qu'il a manqué
5 son tour, c'est-à-dire, c'est aux Escoumins; seulement, l'offi-
6 cier en charge des Escoumins m'a avisé que le pilote, à la
7 dernière minute, s'est fait enlever du tour, sans raison valable,
8 et je l'ai enlevé du tour, et j'ai référé le cas à Montréal, parce
9 qu'êtant surintendant intérimaire, je ne me crois pas autorisé
10 à prendre des mesures disciplinaires contre qui que ce soit.
11 Q Evidemment. Est-ce que vous avez
12 eu d'autres cas?
13 R Bien, dans le cas que je référais tout
14 à l'heure, ce même pilote qui ne me connaît pas a manqué son tour
15 deux fois et je lui ai écrit, et je n'ai pas eu dé réponse.
16 Q Il n'était pas avec la Commission Royale,
17 j'espère?
18 R Non monsieur, non monsieur.
19 Q Durant votre expérience, à l'emploi du
20 service de pilotage, est-ce que vous êtes au courant de cas où les
21 pilotes - un pilote quelconque aurait été refusé par un commandant
22 de navire parce que ce pilote-là aurait été en état de boisson?
23 R Oui, c'est déjà arrivé.
24 Q Quand, à peu près?
25 R ..... c'est difficile à préciser, mais c'est
26 arrivé.
27 Q C'est arrivé. Au meilleur de votre
28 souvenir, est-ce que c'est un incident qui s'est répété souvent?
29 R Non, ça ne se répète pas souvent, mais
30 c'est déjà arrivé. D'abord, ça ne peut pas se répéter tellement

souvent, parce que dans l'ordinaire des choses, un pilote vient au bureau, il passe par le bureau avant d'embarquer; seulement il y a le cas où un pilote part de chez lui et va à un bateau directement.

A part ça, un pilote qui vient au bureau, et que le commis croit qu'il n'est pas en condition, le commis ne le laisse pas embarquer. Il y a peut-être différentes choses qu'on fait, mais on ne le laisse pas embarquer. Moi, je n'en ai jamais laissé embarquer.

Q Mais, est-ce que ça arrive souvent qu'un pilote passe par le bureau et que vous l'empêchiez de s'embarquer?

R Souvent, c'est trop..... ça serait trop dire, mais c'est arrivé quelquefois.

Q Est-ce que c'est arrivé à toutes les semaines, disons, l'an passé?

R Non. Disons que dans une année, ça peut se produire sept ou huit fois, cinq ou six fois.

Q Sept ou huit fois, cinq ou six fois?

R Oui.

Q Et c'est toujours les mêmes qui se trouvent dans ces situations-là?

R Bien oui, naturellement, c'est à peu près toujours les mêmes.

Q Il n'y a pas un pilote qui a été refusé par un capitaine, deux fois, à Pointe au Père, une fois sur un Beaver?

R Mais là, à la Pointe au Père, dans toutes mes réponses, il n'est pas question ni de Pointe au Père, ni de les Escoumins; je ne sais pas ce qui se passe là et ça ne m'intéresse pas de le savoir non plus.

Q Vous n'avez pas eu connaissance de ça?

1 R Non, j'ai assez de mes troubles à
2 Québec, sans avoir affaire aux Escoumins.
3 Q Est-ce que dans vos dossiers, vu que
4 vous êtes surintendant intérimaire, il y aurait quelques documents
5 quelconques concernant ce cas-là?
6 R Oui.
7 Q Alors, voudriez-vous sortir ces docu-
8 ments-là et les apporter devant la Commission, s'il vous plaît?
9 R Je vais essayer.
10 Q Pour en revenir au tour de rôle, est-ce
11 qu'il existe des règles sur le nombre d'heures d'avis que vous
12 devez donner à un pilote lorsque vous lui dites qu'il doit prendre
13 son tour?
14 R Pour embarquer?
15 Q Oui?
16 R Normalement, on lui donne au moins une
17 heure et demie d'avis pour se rendre au bureau ou se rendre à
18 bord d'un bateau - c'est-à-dire, une heure et demie dans Montréal;
19 une heure dans Québec.
20 Q Pourquoi la différence?
21 R Ce sont les pilotes qui ont demandé ça.
22 Peut-être pour rendre notre ouvrage plus difficile.
23 Q Alors, le pilote du district de Montréal
24 reçoit une heure et demie d'avis?
25 R Oui.
26 Q Et celui du district de Québec reçoit une
27 heure d'avis?
28 R Oui.
29 Q Est-ce que vous dites que ce sont les
30 pilotes eux-mêmes...?

R Ce sont les règlements....

Q ... qui ont fixé ces heurex d'avis?

R Oui.

Q Est-ce que ça arrive que vous ne soyez pas capable de donner une heure d'avis?

R Oui, mais à ce moment-là, on peut s'attendre que ça prenne ça.

Q Et lorsque vous n'êtes pas capable de donner une heure d'avis?

R Bien, on demande au pilote de faire son possible, de faire ça le plus vite possible.

Q Et généralement, ce défaut-là est causé par quoi ou par qui?

R Ce sont surtout des départs de Québec, puis que les compagnies, par exemple, attendent à la dernière minute pour nous aviser; parce que s'ils attendent que la dernière cuillérée de marchandise embarque à bord avant de nous le dire, le pilote ne sera certainement pas là quand le bateau va être prêt à partir.

Mais ordinairement, le matin, en faisant les listes, aussitôt qu'on est capable, on demande aux Compagnies: a quelle heure prétendez-vous que tel navire va partir ? est-ce qu'un tel va partir aujourd'hui? Quand, à peu près, approximativement.

Q Est-ce que vous êtes au courant de tous les navires qui sont dans le port de Québec à chaque jour?

R Certainement.

Q Et à chaque jour, vous téléphonez aux agents pour savoir si ces bateaux vont partir?

R Oui. S'ils nous disent aujourd'hui qu e le bateau va seulement partir samedi, on n'appelle pas tous les jours; on attend le vendredi. On va peut-être demander: un tel, c'est toujours demain qu'il part? - L'agent va nous dire: oui, ou peut-être bien que lundi, ainsi de suite.

Q Mais est-ce que vous êtes obligé, le plus souvent, de demander - d'obtenir vous-même ces informations-là, ou est-ce que ça vient sans que vous en fassiez la demande, de la part des agents?

R Non, on le demande, c'est nous autres qui le demandent.

Q C'est vous qui le demandez?

R Oui.

Q Monsieur Maheux, je vous exhibe un document; voulez-vous en prendre connaissance et me dire si ça été préparé à votre bureau?

R Oui, ç'a été préparé à notre bureau.

Q Et qu'est-ce que ce document contient?

R Ce document contient les pilotes qui ont démissionné dans l'année mil neuf cent soixante-deux; les pilotes qui détiennent des permis temporaires; les pilotes qui ont obtenu des licences permanentes dans l'année mil neuf cent soixante-deux, et puis le pilote, un pilote âgé de plus de soixante-cinq ans. En plus, il a été mention qu'il y avait eu trente-six rapports d'accidents ou incidents dans l'année mil neuf cent soixante-deux.

Q Et quand ce document a-t-il été préparé?

R Ce document a été préparé, si je me rappelle bien, quelques jours avant que la Commission d'Enquête Royale siège, parce que Montréal avait soumis un tel document, et

pour on voulait avoir le même pour Québec.

Q Qu'il plaise à la Commission, je voudrais le produire sous la cote 646, intitulé: "Liste des pilotes démissionnaires, licence temporaire, licence permanente, pour les pilotes du district de Québec, pour l'année 1962".

Q Je vous exhibe un autre document. Voulez-vous me dire si ç'a été préparé à votre bureau?

R Oui, seulement ç'a été préparé...

Q Et ça représente quoi, ce document-ci?

R La liste des apprentis pilotes au 27 mars 1963....

Q Je voudrais le produire sous la cote...

R ... avec la date d'entrée.

Q Je voudrais le produire sous la cote 647, liste des apprentis pilotes au 27 mars 1963.

Q Ces apprentis, je constate que le dernier entré est en date du 28 mai 1962?

R Sur cette liste-là, oui, mais il y en a eu un autre d'entré depuis ce temps-là, depuis le mois de mars, il y en a eu un cette année.

Q Il y en a eu un cette année?

R Oui.

Q Maintenant, est-ce que ces apprentis pilotes sont entrés sous l'ancien système d'apprentissage ou sous le nouveau système d'apprentissage?

R Bien, sous l'ancien système.

Q Sous l'ancien système?

R Oui.

Q Voulez-vous expliquer brièvement à la Commission comment l'ancien système fonctionnait?

R De mon temps, tout garçon âgé de seize ans pouvait faire application pour avoir son nom sur la liste des aspirants apprentis-pilotes.

Aussitôt que son application était entrée, avec les documents qu'on lui demandait, entre autres son certificat de naissance, un certificat d'un oculiste comme quoi sa vue était normale, un certificat de médecin comme quoi il était en bonne santé, et enfin, une couple de références, son nom était mis sur la liste, et puis, à ce moment-là, il était aspirant apprenti-pilote.

Q Qu'est-ce qu'il avait à faire dans ce temps-là?

R Il faisait ce qu'il voulait. En fait, à seize ans, c'est peut-être un petit peu de bonne heure pour choisir sa profession; de toute façon, il pouvait continuer d'aller aux études, il pouvait naviguer, travailler; mais de toute façon, quand son nom venait, qu'on avait besoin d'apprentis, on appelait suivant cette liste-là.

On a déjà appelé, en 1929, je crois, 60 apprentis pour en avoir une vingtaines.

Q Vous avez appelé soixante noms pour avoir vingt apprentis?

R Oui.

Q Vous dites, en 1929?

R Oui.

Q Mais en général?

R En général, on pouvait en appeler..... bien, en général, là, à ce moment-là, il y avait certaines restrictions: quand un aspirant passait trente ans, il était automatiquement enlevé de la liste. Celui-là, on n'avait pas besoin de , làppeler; mais il y avait certaines restrictions que j'ai perdues avec le manque d'habitude, en tout cas.... mais de toute façon on appelait d'après cette liste là, on les appelait à la suite, et puis là, naturellement, si par exemple le premier n'avait pas été en mer, ou si..... s'il n'avait pqs de certificat, s'il ne se conformait pas, en somme auxrèglements qui existaient.....

Q Mais en général, vous deviez appeler combien de personnes pour avoir le nombre d'apprentis requis?

R Les dernières années ça s'était amélioré parce que il restait seulement des gens qui étaient conformes aux règlements. ..... C'est ça, surtout que je voudrais mentionner, c'est qu'il y a eu plusieurs noms de gens qui n'étaient pas intéressés là-dedans du tout, qui ont mis leur nom là au cas.....

Q Au cas où ils aimeraient ça?

R Au cas où ila aimeraient ça.

Q Maintenant, suivant toujours votre expérience, - si vous n'êtes pas capable de répondre à la question, vous pourrez consulter vos dossiers - parmi tous ces gens qui étaient aspirants-apprentis, est-ce que vous êtes capable de nous dire la proportion qui sont devenus pilotes, en fait?

R ..... c'est très difficile à dire parce que je me rappelle avoir eu des listes de 240 aspirantsapprentis pilotes, et puis là-dessus, il y en a très peu, disons une vingtaine, de cette liste-là de deux cent quarante qui seraient aujourd'hui pilotes ou même apprentis.

1
2 Q Maintenant, parmi les gens que vous
3 avez appelés à devenir apprentis, ou qui sont devenus en fait,
4 apprentis, excusez-moi, il y en a quel pourcentage qui sont devenus
5 pilotes?
6 R Ah, des apprentis pour devenir pilote,
7 à ma connaissance, deux ou trois seulement ne seraient pas deve-
8 nus pilotes après avoir été apprenti.
9 Q Après avoir été apprenti?
10 R Oui, dans les deux districts, peut-être
11 quatre ou cinq.
12 Q Toujours à votre connaissance, il y a
13 combien de ces apprentis qui n'ont pas été appelés à devenir pilotes
14 lorsque leur temps d'apprentissage est fini, mais qui l'ontété
15 subséquemment?
16 R Les apprentis qui n'ont pas été appelés
17 comme pilotes?
18 Q Lorsque leur temps d'aprentissage obli-
19 gatoire s'est terminé...
20 R Ah bien, il y en a eu plusieurs, mais
21 ..... voici, les règlements ont changé, à ce point de vue-là, natu-
22 rellement la période d'apprentissage ily avait un minimum de temps
23 à servir, mais je ne crois pas avoir vu jamais un maximum,
24 parce que...
25 Q Non, je comprends pas qu'il n'y a pas
26 de maximum, mais disons que le minimum était de quatre ans...
27 R Oui.
28 Q ... Alors il y a combien d'apprentis
29 qui ont, en fait, servi plus que quatre ans d'apprentissage, qui
30 ont été obligés de rester apprentis parce qu'il n'y avait pas

une bonne quantité, une grosse quantité, pratiquement .....
Je suis même porté à croire que, les vingt derniers, peut-être pour ne pas dire plus, je crois que les apprentis ont tous fait plus que leur s années d'apprentissage. Je ne pourrais pas préciser, mais je suis porté à croire ça, excepté les tout derniers.

Q Est-ce qu'il y aurait moyen en se fondant sur vos dossiers, d'établir le nombre d'apprentis qui ont servi comme apprentis-pilotes au-delà du temps minimum?

R Certainement.

Q Est-ce que ça serait beaucoup d'ouvrage de faire ça?

LE PRESIDENT:

Pendant quelle période?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Je vais y venir.

R Ca va certainement prendre quelque temps parce qu'on a un livre dans le bureau, dans lequel on a le nom du pilote même, puis on a la date de sa licence comme pilote, et dans cette même page là, il y a la date comme apprenti. Alors, s'il a servi plus de quatre ou cinq ans...

Q Alors, voulez-vous préparer pour la Commission le tableau suivant. Un tableau démontrant, pour les dix dernières années, le nombre d'apprentis qui ont été reçus pilotes à chaque année, et aussi le temps que les apprentis ont servi comme apprentis.

Vous pourriez avoir, par exemple, un tableau démontrant qu'en telle année il y a eu dix pilotes de reçus; parmi ces dix pilotes-là, il y en a cinq qui ont servi dix ans

d'apprentissage, trois qui ont servi quatre ans et deux qui ont servi quinze ans.

R Je crois que ça serait plus simple de vous donner une liste, la liste de tous les pilotes présents actuellement, avec la date qu'ils ont été licenciés comme pilotes, et la date qu'ils ont été reçus comme apprentis. Ca, ça ne serait pas tellement de travail.

Q Ca serait plus simple?

R Ca serait plus simple.

Q Si vous voulez faire ça, s'il vous plaît.

R Je peux vous le donner pour tous les pilotes.

Q Pour tous les pilotes sur le rôle de cette année?

R Oui monsieur.

ADVENANT 1:00 HEURE P.M., LA COUR EST AJOURNEE A 2:30 HEURES P.M.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT _

Je soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie que la déposition qui précède est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G.OSCAR BOISJOLY,
Sténographe officiel.

1 C A N A D A

2

3 COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

4

5 PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.,
Président

6 Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire
7 Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire

8

9

10

11

12 Le dixième jour de septembre, l'an
13 mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

14

15 JOSEPH-ARTHUR MAHEUX -
16 INTERROGATOIRE EN CHEF CONTINUE.

17

18 Me MAURICE JACQUES,
19 pour la Commission:
20 Qu'il plaise à la Commission, le
21 témoin a préparé les photocopies du
22 tour de rôle pour les déplacements
23 de navires dans le port de Québec,
24 que je voudrais déposer sous la cote
25 648.

26

27 Q Voulez-vous expliquer à la Commission
28 ce que contient cette pièce 648?
29 R C'est la liste du tour des déplacements.
30 Q Pour le six (6) septembre mil neuf
cent soixante et trois (1963)?

R Celle d'ajourd'hui, oui.

Q Et on voit, en tour pour "mover", monsieur Gilles Chouinard, etc.?

R Oui.

Q Voulez-vous expliquer ce que signifient les numéros à gauche?

R Les numéros à gauche représentent le nombre de déplacements qui ont été faits à date.

A présent, cette liste-là est datée du six (6) septembre, mais c'est celle qui est en force aujourd'hui; on ne la refait pas à tous les jours, parce qu'il n'y a pas tellement de changement; quand il y a des changements, vous voyez, par exemple, monsieur Victor Duchaîne a été ôté du nombre 3 pour être mis avec les quatre.

Vous avez J.B. Noël, qui est dans le même cas, qui en avait 5, et qui en a fait un depuis le six (6) septembre. Il est rendu avec 6. Jos. Boisonneault, qui en avait 8 le 6 septembre, qui est rendu avec 9.

Q Alors, c'est monsieur Jean Bernier qui a fait le plus de déplacements à Québec?

R A date.

Q Cette liste de déplacements de navires, est-ce qu'elle s'applique uniquement pour les déplacements dans le port de Québec?

R Oui monsieur.

Q Comment procédez-vous s'il y a des

déplacements à faire à Port Alfred, à Chicoutimi, à Rivière-du-Loup ou ailleurs dans le district?

R Dans les ports intérimaires, les déplacements sont faits par les pilotes qui sont sur les lieux; par exemple, dans le cas de Chicoutimi, c'est celui qui est à bord de son bateau qui fait le déplacement.

Les déplacements qu'il y a à Chicoutimi, dans l'ensemble, on ne peut pas changer de quai, d'après ce que j'en connais, il y a seulement un quai. Mais par contre...

Q Disons: à Port Alfred?

R A Port Alfred, oui, c'est la compagnie qui demande un pilote qui est là. S'il n'y a pas de pilote, ils en demandent un à Québec, et on envoie lepremier en tour, sur la liste des tours.

Q Non pas sur la liste des "movages"?

R Non monsieur, le premier en tour, sur la liste des tours.

Q Est-ce que c'est fréquent, les déplacements de navires, dans les ports intérimaires?

R Assez fréquent.

A Port Alfred et à Chicoutimi, surtout à Chicoutimi, ce sont des barges à l'huile, par exemple, une grosse barge à l'huile monte un plein chargement, et elle ne peut pas se rendre à la place qu'ils doivent décharger; alors, habituellement, ils en envoient un petit qui prend une partie de sa cargaison à chaque

voyage, et qui va la vider.

A Port Alfred, il y a des changements de quais; c'est les pilotes qui sont là qui le font. Quand il n'y en a pas, ils en demandent un.

Q Et quelle charge est faite pour un déplacement de quai à Port Alfred, une charge de "movage" ou un voyage?

R Une charge de "movage".

Q Sauf quand vous envoyez un pilote de Québec?

R Même si on l'envoie de Québec.

Q Est-ce que les dépenses de voyage du pilote qui va faire un "movage" à Port Alfred sont défrayées par le navire?

R Non, c'est le pilote lui-même qui défraie ses dépenses.

Q Pour aller faire le "movage"?

R Oui monsieur.

Q Dans les autres endroits, comme par exemple Rivière-du-Loup, est-ce que vous avez des "movages" à Rivière-du-Loup?

R Il y en a eu cette année, ou du moins, on était dans le cas d'en avoir, mais de toute façon, c'est la même procédure.

Q Est-ce que vous pourriez donner des statistiques à la Commission sur la fréquence de ces déplacements de navires dans les ports intérimaires?

R Malheureusement non. On a la quantité de tous les "movages" qui se sont faits dans le

district, mais à chaque endroit, on n'a pas ça séparément.

Q Maintenant, monsieur Maheux, on vous a demandé ce matin d'apporter les dossiers concernant certains incidents où des pilotes sont impliqués. Voulez-vous raconter ces incidents-là, sans toutefois mentionner le nom du pilote?

LE PRESIDENT:

Q C'est ce qui apparaît, je crois, sur une des pièces: 646, je vois: accidents et incidents, 36 en 1961?

R Non Votre Seigneurie, ça c'est plutôt - ça, c'est des rapports d'accidents ou d'incidents qui sont dans une autre filière que je n'ai pas ici, mais que je peux apporter. Ce sont des rapports spéciaux. Ca, c'est des cas plutôt spéciaux.

Q Je voulais faire la liaison.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Il s'agit ici de quatre cas bien spéciaux, où des rapports adverses ont été faits par des commandants de navires sur les pilotes, et où les pilotes, je crois, se sont vus remerçier de leurs services par des commandants de navires.

LE PRESIDENT:

Bien.

LE TEMOIN:

R Ici, j'ai une lettre du capitaine F.G. Foskolos.

Q Quel navire?

R Le capitaine a envoyé une lettre au bureau de Québec Pilotage Office, qui venait du Arrow, Steamer Arrow.

Q A-r-r-o-w?

R Oui.

Q A quelle date?

R Le trois (3) août mil neuf cent soixante-deux (1962).

Q Et quel incident est rapporté dans cette lettre?

R Si vous aimez à ce que je lise la lettre:

" Subject: Letter of protest.

Dear Sirs,

I protest strongly for the following incident: On 2nd August 1962 at 01:45 local time, after the embarkation of pilot Mr. J.R. LAMARRE at Escoumains, I noticed that he was looking a little dizzy, but I supposed that it was from the early wake-up.

Later-on I noticed that his movements and his guidance were inconstantly, and I ascertained that the reason was a strong drunkeness. I stopped taking into consideration his intoxicated guidances and by radiotelephon I sent a message to Quebec station requiring his immediately replacement.

During the tack the above named pilot except his incoherence, he layed down on the bridge floor and he was vomiting and urine all the time into the chart-room. He was telling that last night had a party where-in he drunk two (2) bottles of whisky.

Because of his condition I was keeping him under continuous overseen and 2nd Officer, two sailors, Steward, and a messman, until our arrival at Quebec.

I consider as responsible for the above the Chief pilot and generally the pilotage service of Escoumains station who they sent a drunkard pilot onboard this vessel and they exposed in danger a Tanker ship, her crew and her cargo and also the river's safety navigation.

I demand indemnity soul suffering for me and the crew and investion of extra charges to ship's Owners about the crew's Stand-By and vessel's general delay. The extra charges to the above crew members were paid on specially agreement.

Also I consider unacceptable the salary for pilotage from Escoumains to Quebec, because the next pilot boarded at Quebec.

By notification of this letter they will be acknowledged the Ship's Owner, Escoumains pilot station and our local Agent Mr. McLean-Kennedy.

Yours truly, the Master. "

1
2 Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
3 pour la Can. Merchant Service Guild:
4 Votre Seigneurie, à ce stade-ci, je
5 ne sais pas jusqu'à quel point mon
6 savant confrère veut poursuivre ce
7 genre de témoignage, mais on vient
8 d'assister à la lecture de la lettre
9 d'un cas qui est sous instance et
10 sous enquête, à l'heure actuelle,
11 et où il est loin d'être prouvé que
12 les faits relatés par le capitaine
13 sont vrais, sont exacts; qu'il
14 s'agissait non pas de boisson, mais
15 d'un malade, et je crois que si on
16 veut tout simplement jeter du discré-
17 dit sur le pilotage, qu'oncontinue,
18 mais qu'on mette le dossier au complet.
19 LE PRESIDENT:
20 Vous avez raison. Alors, je compte
21 évidemment que tous les faits seront
22 mis devant la cour, et que monsieur
23 Maheux va être questionné sur ce
24 qu'il en sait, et il pourra dire
25 aussi où la cause en est rendue,
26 s'il y a une cause, et si vous avez,
27 évidemment, d'autre preuve à faire
28 valoir sur ça, vous la ferez valoir.
29
30 Mais il est important, surtout s'il
s'agissait vraiment d'un cas d'ébriété,

que l'on sache comment il se fait qu'un pilote dans cette condition ait pu mettre les pieds à bord d'un navire; ceci manifesterait un manque d'organisation, et dans cette atmosphère-là, nous sommes intéressés à savoir ce qui s'est passé.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r., pour la Can. Merchant Service Guild: Votre Seigneurie, si vous permettez une suggestion: Je ne crois pas que monsieur Maheux soit en possession de tous les faits, puisque le dossier est référé à Ottawa, et sous enquête à l'heure actuelle, et je suggèrerais que la meilleure façon d'atteindre tous les faits, ce serait de consulter le dossier complet, une fois que l'enquête sera terminée et que l'autorité de pilotage aura pris une décision, non seulement sur la véracité des faits rapportés par le capitaine, mais également sur la contre-preuve qu'il y aura à déposer au dossier par les médecins et par le pilote lui-même.

LE PRESIDENT: Les remarques que vous venez defaire sont consignées au dossier, et nous

en tiendrons compte lorsque nous serons à Ottawa, et nous verrons aussi à ce que le dossier soit versé.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Mon savant confrère saute peut-être aux conclusions un peu trop rapidement; il aurait dû laisser le témoin terminer, sur le sujet tout à fait particulier...

LE PRESIDENT:
C'est ça.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Je n'ai jamais eu la prétention de faire croire à la Commission que cette seule lettre qui vient d'être lue, contient la vérité, toute la vérité, rien que la vérité, et qu'elle ne peut pas être contredite.

Ce que j'ai voulu mettre devant la Commission, ce sont des cas qui sont peut-être malheureux, si on veut, des cas de difficultés qui s'élèvent entre capitaines de navires et pilotes, pour des raisons quelconque, que ce soit pour cause de maladie, pour cause d'ébriété, peu importe; ce sont tout

[illegible]

de même des cas qui sont assez sérieux.

On parle de sécurité des navires et des pilotes; si le pilote est malade ou en état d'ivresse, et n'est pas capable de faire son devoir, il y a tout de même risque pour les autres navires qui font usage du fleuve, et aussi pour le navire lui-même.

Je ne dis pas que le pilote en question s'est mal conduit ou est coupable de quelque façon que ce soit, mais cette lettre est le début d'une série de correspondance qui a été échangée, et j'ai feuilleté le dossier, et je vois qu'il y a une lettre de mon savant confrère au dossier concernant ce même incident. Mon confrère réfère - je ne sais pas si ce sont les certificats médicaux - mais enfin, au fait que le pilote était sous les soins du médecin.

J'ai ici en main le certificat du docteur Claude Paradis, au sujet de ce pilote-là, certificat qui va être lu à la Commission, à moins que mes savants amis consentent à ce que le dossier soit déposé tel quel devant la Commission. Je n'ai aucune objection.

LE PRESIDENT:

Je comprends que le dossier n'est pas encore terminé, à Ottawa?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Je n'ai aucune idée de la décision.

LE PRESIDENT:

Si Me Langlois dit que le dossier n'est pas terminé, je crois qu'avant d'aller plus loin dans cette affaire, nous allons attendre, lorsque le rapport sera terminé, au point de vue enquête, nous verrons à ce que le dossier soit versé dans les dossiers de la Commission.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Très bien, Votre Seigneurie.

Qu'on me permette: Il y avait un problème de communication, aussi, qui se pose en rapport avec cet incident-là.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

Je dois ajouter que ça fait deux ans que l'enquête dure, et qu'elle n'est pas terminée.

LE PRESIDENT:

Pensez-vous qu'elle va être terminée avant que nous remettions notre rapport?

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
C'est justement pourquoi je le mentionne, Votre Seigneurie.

LE PRESIDENT:
A tout évènement, ce n'est pas parce qu'il pourra y avoir trois ou quatre cas, sur le nombre de pilotes, et sur le nombre de voyages qu'il y a eus, des incidents cités, si on en fait une moyenne, elle serait très petite, mais tout de même, le fait que tels cas puissent exister peut démontrer quelque chose qui ne va pas dans l'organisation, et ceci, nous voudrions le savoir.

On trouvera peut-être que c'est insignifiant, que ça ne vaut pas la peine de s'en occuper; c'est normal, c'est tellement humain, en affaires, ou peut-être autre chose.

Nous voudrions avoir les faits, tout de même.

Nous faisons partie d'un ordre qui s'appelle le Barreau, et je pense bien qu'on a toutes sortes d'incidents dans

le Barreau, aussi.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Ca n'empêche pas le Barreau d'être nécessaire, cependant.

LE PRESIDENT:
On considère que le Barreau est un grand ordre.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Je me demande si le Barreau aimerait que tous ces petits faits-là soient publiés dans une enquête de ce genre, et à la disposition des journalistes.

LE PRESIDENT:
Si c'était une enquête royale sur le Barreau, ce serait peut-être nécessaire de le faire.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Si ce n'était pas une enquête royale sur le Barreau, je ne dis pas qu'on serait justifié d'étaler en public les fautes de l'ordre.

Voici, Votre Seigneurie, la lettre qui vient d'être lue par le témoin, contient la mention suivante, et je

cite:

" I stopped taking into consideration his intoxicated guidances and by radiotelephon I sent a message to Quebec station requiring his immediately replacement," et si on veut me dispenser de faire la lecture de toutes les lettres, de toute la correspondance qui est au dossier, il n'y a absolument aucun record de ces messages-là, Votre Seigneurie.

Je lis un message adressé au capitaine Henri Allard, District Supervisor of Pilots, Quebec:

"Reference your letter August 17th our logs for August 1st, 2nd and 3rd show no record of such message."

LE PRESIDENT:
Il a dû être envoyé, ce message, dans cet espace où les messages ne se rendent pas aux navires et où les navires ne peuvent pasémettre.

Me MAURICE JACQUES,
pour laCommission:
Pendant les rapports de température.

Et un autre, je vois ceci, je cite:

"Per your letter August 17, 1962 stop we havent handled any TFC whatsoever concerning

ship S.T. Arrow Stop Might be to Mont Joli stop regards." Ca vient de Sept-Iles.

Et les officiers de pilotage des Escoumains disent ceci:

"S'il y a eu un message d'envoyé il aurait peut-être été envoyé à VCF Mont-Joli, ou à Québec sur la télégraphie."

A Sept-Iles:

"Our Station logs show no contact with above ship on August 2nd."

Mont Joli:

"Our logs were scutinized but we were unable to find out any communications exchanged between both stations."

LE PRESIDENT:
N'y a-t-il pas un accusé de réception quand un message est envoyé?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Je ne crois pas, Votre Seigneurie.

LE PRESIDENT:
Comment peut-il savoir que le message est reçu, s'il n'y a pas d'accusé de réception?

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

Si c'est un message envoyé de vive voix par radio-téléphone, il y a le "rodger", tout simplement, mais il n'y a aucun record de pris, à l'exception du journal de bord dans lequel - le "log" du radio-téléphone, dans lequel le "rodger" peut être entré.

LE PRESIDENT:
Ici, comme on n'a pas le capitaine, on n'a pas son livre de bord, on n'a rien, on ne peut pas savoir s'il a un peu aidé son cas en mettant plus de détails après, qu'en réalité il y en a eu.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Je dois comprendre, Votre Seigneurie, que dans ce cas-ci, même dans le journal de bord de la station de radio-téléphone de Québec ou de Mont-Joli, il n'y a aucune indication ou indice que ce message aurait été envoyé.

LE PRESIDENT:
Alors, là, évidemment, on a eu le témoignage des avocats; on verra à ce que la preuve soit déposée au dossier.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Si ça peut soulager les inquiétudes de mon confrère, je peux bien lire le certificat médical.

LE PRESIDENT:
Non, ce n'est pas nécessaire.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Je crois que vous avez apporté un second cas. Voulez-vous, en vous servant du dossier, faire le sommaire de ce cas, sans mentionner le nom du pilote?

R Dans ce cas-ci, c'est le cas d'un pilote qui aurait eu deux accidents presque simultanés, dus à sa condition physique ou son état de ..... sa capacité de travailler, ni plus ni moins.

Q Alors, il s'agit de deux accidents?

R Oui.

Q Est-ce qu'antérieurement aux accidents, l'un ou l'autre des accidents, vous aviez reçu des communications quelconque du capitaine du navire, ou des armateurs au sujet de la capacité de ce pilote de faire son travail?

R ..... ce pilote a été examiné par les médecins du ministère...

Q Oui? Quand? Avant ou après les accidents?

R C'est-à-dire, c'est le onze (11).....

le onze (11) juillet, le capitaine Allard faisait parvenir une lettre au docteur Jean-Marie Couillard, attestant qu'il avait examiné...

Q En quelle année?

R ... le pilote - le onze (11) juillet mil neuf cent soixante-deux (1962).

Q Mil neuf cent soixante-deux (1962). Mais est-ce que c'est avant ou après les collisions où les accidents auxquels vous avez référé?

R Ca, c'est dans le mois de juillet.... les accidents ont eu lieu le vingt-cinq (25) août et le cinq (5) septembre mil neuf cent soixante-deux (1962). Alors, c'est avant.

Q Avant les accidents?

R Avant les accidents.

Q Est-ce que le dossier démontre les raisons pour lesquelles on avait requis un examen médical?

R Ah..... non, je ne vois pas rien sur son dossier, mais..... je crois que c'est à la suite de plusieurs absences par maladie, qu'on croyait plus ou moins motivées, qu'on l'a envoyé passer un examen médical.

Le Président:

Q Alors, c'est à votre demande ?

R A la demande du ministère, oui, de notre bureau de Québec.

Q De votre bureau de Québec?

R Oui.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Parce qu'il y avait plusieurs absences en maladie, et vous soupçonniez que les absences n'étaient pas réellement motivées? C'est pour ça?

R C'est pour ça.

Q Et l'examen, vous dites, a eu lieu...

R Le onze (11) juillet.

Q Mil neuf cent soixante-deux (1962). Et le premier accident a eu lieu quand?

R Le vingt-cinq (25) août et le deuxième, le cinq (5) septembre.

Q Le cinq ...

R Septembre mil neuf cent soixante-deux (1962).

Q ... septembre. Est-ce qu'il y a eu des enquêtes de faites subséquemment à ces deux accidents?

R En autant que je puis voir par son dossier, il y a eu des enquêtes préliminaires, il y a quelques témoignages qui apparaissent au dossier.

Q Maintenant, savez-vous si toutes les enquêtes sont terminées?

R Son cas n'est certainement pas réglé, parce que sa licence est dans mon tiroir.

Q Maintenant ces deux accidents, est-ce que votre dossier en révèle la nature?

R Bien, révèle la nature..... il est toujours question de boisson, surtout.

Q Dans ces deux cas-là?

R Oui, bien, dans ces deux cas-là, je ne peux pas affirmer que c'est ça.

Q Voulez-vous consulter votre dossier?

R .....

LE PRESIDENT:

Q Lorsque vous dites "dans ces deux cas-là," vous parlez de ces deux accidents-là?

R Ces deux accidents-là, oui, mais je ne crois pas que je puisse affirmer que c'est ça; c'est des soupçons que le département, le ministère entretient, du moins, d'après moi.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Est-ce que vos dossiers révèlent premièrement la nature de l'accident? Est-ce que c'était un échouement?

R Ah oui.

Q Est-ce que c'était un abordage?

R Ce sont deux échouements.

Q A quel endroit dans le fleuve? Est-ce que le dossier révèle ça?

R Un à Lauzon, puis l'autre, c'était..... Anse-à-la Barque.

Q Où est-ce que c'est, ça?

R Une quinzaine de milles, à peu près, des Escoumains, en montant.

Q En montant?

R Oui.

Q Est-ce que votre dossier révèle les

conditions climatériques, au moment de ces deux échouements?

R ..... apparemment, le temps était clair, d'après ce que je peux en déduire.

Q Et, est-ce que vous auriez dans votre dossier les dimensions des navires dont il s'agissait, dans ces deux cas?

R Non, malheureusement, je n'ai pas de détails.

Q De mémoire, est-ce que vous vous souvenez des navires?

R Oui, c'était deux navires marchands, deux assez gros bateaux.

Q Est-ce qu'il s'agissait d'un pilote qui détenait une licence A, B ou C?

R B.

Q Une licence B. Depuis combien d'années était-il pilote?

R ..... depuis le onze (11) août mil neuf cent cinquante-neuf (1959), c'est-à-dire, le dix-sept (17) août, la licence.

Q Alors, ça faisait trois ans qu'il était pilote?

R Oui monsieur.

Q Et suivant votre dossier, je crois que vous venez de dire que le département ou l'autorité de pilotage suspectait des cas d'ébriété dans ces deux accidents?

R Bien, apparemment, il a été mis à l'amende quelques fois, dans ces documents-là.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Si on se base sur des faits antérieurs pour décider des circonstances du cas en particulier, je crois qu'on fait fausse route.

LE PRESIDENT:
Nous allons revenir sur ça; vous pourrez contre-interroge après. J'ai, moi aussi, plusieurs questions à poser.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Il y avait eu combien d'amendes antérieures à ces deux accidents?

R ..... il faut que je relève tout le dossier pour vous dire ça.

Q Oui, prenez votre temps.

R Il y avait un vingt dollars...

Q Bien, les montants ne sont peut-être pas importants.

R Il y a une fois, le dix-huit (18) juillet...

Q Sans les détails; tout simplement le nombre...

LE PRESIDENT:
Nous aimerions avoir un exemple, pour voir comment la discipline marche.

1
2 Me MAURICE JACQUES,
3 pour la Commission:
4 Si Votre Seigneurie le désire...
5 LE PRESIDENT:
6 Oui.
7
8 LE TEMOIN:
9 R Le dix-huit (18) juillet mil neuf
10 cent soixante-deux (1962), un vingt dollars ($20.00).
11 LE PRESIDENT:
12 Q Et c'était pourquoi?
13 R Parce que le pilote n'a pu être trou-
14 vé quand il s'est agi d'être embarqué à bord d'un bateau.
15 Me MAURICE JACQUES,
16 pour la Commission:
17 Q Oui mais ce n'était pas un cas
18 d'ébriété, ça?
19
20 LE PRESIDENT:
21 Oui, tout le record.
22 Me MAURICE JACQUES,
23 pour la Commission:
24 Q Voulez-vous regarder, qui a porté la
25 plainte, qui a apporté ça à l'attention du surintendant,
26 et qu'est-ce que le surintendant a fait, suivant le
27 dossier que vous avez devant vous?
28 R .....
29 Q Quel est le premier document?
30 R Il n'est pas question de savoir qui

l'a rapporté, parce que je n'ai rien ici dans le dossier, mais je me rappelle très bien que c'est un des commis qui l'a rapporté. En plus du vingt dollars ($20.00) en question, il a perdu six voyages.

Q Pourquoi ça?

R Bien, parce qu'il avait été absent suffisamment sans raison, et qu'il était en retard, alors, on l'a empêché de reprendre ses voyages.

Q Alors, vous nous rapportez un incident. Qu'est-ce que le surintendant a fait avec ça? Est-ce qu'il a écrit au pilote concerné?

R Ah oui..... je crois qu'il l'a tout simplement vu dans son bureau; il n'y a pas de lettre.

Q Il n'y a pas de record de ça, du tout?

R Non.

Q Vous avez un record de l'amende?

R Oui.

Q Maintenant, ça c'est un incident: Absent lorsqu'il devait être en devoir. Est-ce que vous avez d'autre incident dans ce cas-là?

R Le quatre (4) juillet, le même a été condamné à quarante dollars ($40.00).

Q quatre (4) juillet quelle année?

R Mil neuf cent soixante-deux (1962).

Q Condamné à l'amende, quarante dollars ($40.00), pour quelle raison?

R Pour avoir refusé de répondre quand il a été appelé à bord d'un bateau.

Q Ensuite?

R Le vingt (20) juin - une lettre du vingt (20) juin, qu'il a été condamné à quarante dollars ($40.00).

Q Quelle année?

R Toujours mil neuf cent soixante-deux (1962) - qu'il a été condamné à quarante dollars ($40.00) parce qu'il était introuvable lorsqu'il fut appelé pour s'embarquer sur un navire le treize (13) juin, et il a été condamné le vingt (20).

Q Autre chose?

R Attendez un peu..... le onze (11) décembre mil neuf cent soixante et un (1961): " Veuillez prendre note que monsieur (nom et prénom mentionné par le témoin, non reproduit dans la transcription sur l'ordre du président) fut enlevé du tour pour le reste de la saison."

LE PRESIDENT:
Enlevez le nom, s'il vous plaît.

LE TEMOIN:
R Ah, excusez.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Ceci date du sept (7) décembre.

LE PRESIDENT:
Indiquez pour vos records, que le nom avait été donné par le témoin, et sur l'ordre de la Commission, le nom a été rayé.

1
2 Me MAURICE JACQUES,
3 pour la Commission:
4 Q Voulez-vous continuer, s'il vous
5 plaît?
6 R Il est enlevé pour le reste de la
7 saison. Ceci date du sept (7) décembre.
8 Q Quelle année?
9 R Mil neuf cent soixante et un (1961).
10 Parce qu'il avait refusé de répondre à notre appel de
11 s'embarquer.
12 Q Maintenant, je vois un, deux, trois,
13 quatre, cinq cas d'occasion où le pilote était introu-
14 vable. Est-ce que dans les dossiers, il apparaît la
15 raison pour laquelle le pilote n'était pas là?
16 R Non, on ne le mentionne pas.
17 Q Maintenant, si vous voulez, on va
18 revenir aux accidents du vingt-cinq (25) août et du
19 cinq (5) décembre: Quelles mesures ont été prises par
20 le ministère, à la suite de l'accident du vingt-cinq (25)
21 août?
22 R Il y a eu une enquête préliminaire,
23 c'est-à-dire, faite par les ..... par les surintendants
24 locaux et régionnaux.
25 Q Oui.
26 R Pour s'enquérir des causes de
27 l'accident, mais en autant que je le sache personnelle-
28 ment, je n'ai pas de résultat. La seule chose que j'ai,
29 j'ai en possession la licence du pilote, que je lui
30 remettrai quand j'aurai des ordres de lui remettre.
Q Alors, vous avez encore des ordres de

garder cette licence-là?

R Je n'ai pas d'ordre; tout simplement, quand le capitaine Allard est parti, il m'a remis la licence - "voici la licence de monsieur un tel," et ça finit là.

Q A la suite de cet accident-là, est-ce que vos dossiers révèlent les mesures qui ont été prises au sujet de ce pilote-là? Est-ce qu'on lui a permis de continuer à piloter comme si de rien n'était? Est-ce qu'on l'a suspendu pendant un certain temps? Est-ce qu'on a exigé qu'il remette sa licence, pour subséquemment la lui remettre?

R Je n'ai rien de ça au dossier.

Q Est-ce qu'on a écrit à ce pilote-là?

R Non. Là, il y a quelque chose que je n'avais pas vu antérieurement: Une lettre du quinze (15) novembre mil neuf cent soixante-deux (1962).

"We now have to inform you that the Pilotage Authority has ordered the suspension of your license for an indefinite period, this license to be restored by the Pilotage Authority only after the Authority is satisfied, after such examinations as may be deemed necessary by the Authority, that you are physically and mentally capable of carrying out the duties of a pilot."

Q Et ça vient de qui?

R C'est la raison - ça vient du surintendant du pilotage à Ottawa. - alors, c'est la

raison pour laquelle j'ai sa licence.

Q Maintenant, qui était le surintendant en fonction à Québec, à ce moment-là?

R Le capitaine Henri Allard.

Q C'est-à-dire, au cours du mois d'août mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Le capitaine Henri Allard.

Q Maintenant, je vous exhibe un autre dossier qui représente un autre cas malheureux. Voulez-vous nous faire part des circonstances de ce cas?

R .....

LE PRESIDENT:
J'ai mentionné tout à l'heure que les noms ne devaient pas être mentionnés ici; c'est la ligne de conduite qui a été suivie jusqu'ici, mais si par exemple il est nécessaire qu'un nom soit connu, pour permettre aux parties de poursuivre le cas à Ottawa ou ailleurs, évidemment, l'information sera fournie à ceux qui seront intéressés.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Je peux assurer la Cour que le nom est bien connu des Armateurs.

LE PRESIDENT:
Je présume que c'est un secret de polichinelle, que c'est connu de tout

le monde, sauf des membres de la Commission.

LE TEMOIN:

R Ici, j'ai une copie d'une lettre de la Saguenay Shipping, se plaignant des conditions d'un autre pilote qui était...

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q En omettant le nom du pilote, voulez-vous lire la lettre, s'il vous plaît?

R C'est adressé au capitaine D.R. Jones, Superintendant of Pilots, Department of Transport, Hunter Building, Ottawa, Ontario.

Q A quelle date?

R Deux (2) octobre mil neuf cent soixante et un (1961):

" M.V. K.G. ROGENAES

Dear Sir:

We received a serious complaint verbally concerning a pilot who was to take the "K.G. ROGENAES" from Port Alfred recently. The Master was so concerned about the condition of this man that he took charge himself. He had indicated to our representative in Port Alfred that he would report the matter to the authorities when he arrived in Montreal the next day.

We wrote to the Captain to enquire whether he had done this and attach for your information

a photostat copy of his reply. Unfortunately he had not brought this to the attention of the authorities when he did arrive in Montreal.

Belatedly we now inform you of this situation and trust that you will investigate this matter.

Yours very truly,

SAGUENAY SHIPPING LIMITED

E.M. Strang
Operating Manager. "

Ca, c'est la lettre de Rotterdam, dix-huit (18) septembre mil neuf cent soixante et un (1961), et c'est adressé à Operating Manager, Saguenay Shipping Limited:

" Dear Sir:

I received your letter of 15 inst., referring to the pilot I had from Port Alfred last voyage. The Pilot was under influence of alchool and very much so, rather drunk.

Unfortunately I did not reported this matter to the respective Authorities as I had intended to, the cause being I was rather tired and was occupied with more important matters.

If I do happen to meet with same trouble, I will promptly take steps to report the matter to Authorities in Montreal and send you copy of the reports.

For your information it is the second

time I have met with this at Port Alfred, and I believe I am not the only one.

Looking forward to see you on our next call at Montreal,

Yours very truly,

Karl L. Sjo. "

Q Quelles mesures ont été prises par l'autorité de Pilotage à la réception de ces lettres?

R Il y a eu enquête, ici, il y a une lettre du capitaine Allard qui était à Montréal, et qui m'a envoyé une lettre disant que les autorités avaient décidé d'enlever de la liste du tour ce monsieur, jusqu'à ce qu'une enquête soit établie.

Ca, c'est en date du trois (3) octobre.

Q Est-ce que l'enquête a eu lieu?

R .....

Q Je ne vois pas pourquoi mon confrère ne se lève pas; je vois de sa correspondance au dossier.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. MerchantService Guild:
Si ça peut être utile, je pourrai vous donner tout le dossier au complet, je le connais par coeur.

LE TEMOIN:

R Ici, en date du dix-sept (17) octobre mil neuf cent soixante et un (1961), une lettre

adressée au capitaine Jones par le capitaine Jacques Gendron, surintendant régional à Montréal. Il disait ceci:

"We acknowledge receipt of your letter of October 13th, concerning pilot (le nom mentionné par le témoin est omis de la transcription sur l'ordre du président) and upon receiving assurances from Me L. Langlois that he held affidavits as to Mr. Pouliot's sobriety that day, we have placed him back on tour de role at 10:00, October 17th, 1961, until the District Supervisor's investigation, shows different."

Q Est-ce qu'il y a eu une enquête subséquente, à la suite des affidavits fournis par Me Langlois?

R Non, je n'ai rien..... c'est-à-dire que je n'ai rien dans le dossier.

Q Il n'y a rien dans votre dossier. Ce pilote particulier, est-ce que c'était la première fois qu'il avait été - qu'il avait fait le sujet d'accusation semblable?

Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent: Le témoin a dévoilé le nom du pilote, me dit-on, en lisant la lettre, il y a une minute.

LE TEMOIN:

R Encore?

LE PRESIDENT:

La moitié du nom seulement: le nom propre.

LE TEMOIN:

R Je m'excuse, je ne m'en suis pas aperçu.

LE PRESIDENT:

Monsieur le sténographe, pour les mêmes raisons que j'ai mentionnées tout à l'heure, vous pourrez rayer le nom du pilote, suivant l'ordre de la Commission.

LE TEMOIN:

R Je m'excuse, ça n'a pas été intentionnel.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Est-ce que c'était la seule et unique offense semblable?

R .....

Q Suivant le dossier, je crois qu'il y a eu une offense antérieure, qui était vieille de deux ans, au moment de l'incident que vous venez de rapporter. Est-ce que ça serait exact?

R Oui.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

Votre Seigneurie, j'aime bien ça

quand mon confrère rend témoignage lui-même, mais je ne voudrais pas, lorsqu'il réfère à ce premier incident, qu'il parle d'une offense, parce qu'il s'est agi, encore là, d'une plainte qui a été trouvée non fondée, et le pilote a été acquitté.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Tel que le désire mon confrère, je vais lire une lettre du surintendant, Supervisor of Pilotage...

LE PRESIDENT:
Faites-la donc lire par le témoin.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q En date de février 1960, s'il vous plaît, en omettant le nom du pilote, s'il vous plaît?

R Je vais essayer: "I have," - il s'adresse directement au pilote - "I have for reference the charge made against you as a result of a letter of complaint received from the Master of the "BEAVERDELL" who asserted that you were under the influence of liquor when you boarded his vessel off Father Point on August 21st last.

This matter has been the subject of careful consideration and, while no suspension or fine is being invoked, the Pilotage Authority has

ordered that you be served a most serious warning for your unsatisfactory conduct on the occasion under review. I trust that you will not mistake this decision as indicating that drinking while awaiting assignment is not a serious matter and I should point out that your record is adversely noted in respect to this incident.

I trust that there will be no occasion for any complaint in the future against your personal conduct. You are requested to take careful note of this warning and in future be most circumspect in your behavior in order to give no ground for repetition of a complaint reflecting on your conduct.

Yours truly,
Supervisor of Pilotage. "

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Votre Seigneurie, je ferai remarquer que ça ne change absolument rien à ma déclaration: L'autorité de Pilotage a admis qu'il n'y avait pas de preuve, et ils ont décidé de réprimander quand même.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Et enfin, un quatrième et dernier cas?

R Qu'est-ce que vous voulez savoir sur le dernier?

Q Je pense que comme tout à l'heure, il est connu d'à peu près tout le monde sauf de la Commission. Voulez-vous cependant, avec la permission de mes confrères, je crois que tout le monde va être d'accord, pour dire qu'il s'agit d'un cas qui est très malheureux, et je voudrais que la Commission sache les grandes lignes de ce cas-là; peut-être que le témoin peut les donner.

LA COUR:

Il y a plus; il y a les records permanents de la Commission.

LE TEMOIN:

R Vous m'avez demandé ce matin si j'avais pris des mesures disciplinaires contre quelqu'un.

Ce cas-là est actuellement en suspens; je l'ai fait enlever de la liste du tour, jusqu'à temps qu'il me fasse rapport de sa dernière maladie.

Attendu qu'il était aux Escoumains, j'ai reçu une nouvelle que ce monsieur avait refusé de prendre son tour, à la dernière minute, après avoir été changé de tour deux fois.

Alors, on lui a dit de venir se rapporter à Québec et de me voir.

A présent, j'ai fait rapport aux autorités de Montréal, dans son cas, et j'ai dit que j'exigeais un rapport par écrit, du pilote, concernant sa dernière absence, et que je ne me contenterais pas

tout simplement d'un certificat médical, attendu qu'il avait attendu d'être sur le point d'embarquer avant de se rapporter malade; mais, la dernière fois, c'est un cas, - d'abord, il a simplement dit: "Enlevez-moi du tour, je ne pars pas."

Alors, j'ai exigé un rapport du pilote, mais je ne l'ai pas eu encore.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Maintenant, je crois que ce n'est pas le seul incident de l'avis de ce pilote-là, je crois qu'il a un passé antérieur assez lourd. Est-ce que vous êtes capable de décrire sommairement le passé de ce pilote?

R Bien, ce pilote-là, sa licence lui a été enlevée pour une période assez longue, et puis, on lui a enfin remis. Il y a eu - je crois que dans toute sa carrière, il a eu un an de pratique complète, il a été un an en devoir, au complet. Il n'a jamais fait une année comme les autres.

Q Quand a-t-il en premier lieu obtenu sa licence de pilote?

R Le premier (1er) avril mil neuf cent trente-sept (1937).

Q De mil neuf cent trente-sept (1937) jusqu'à date...

R Oui monsieur.

Q ... ça fait, ça, vingt-six ans?

R Il a eu une suspension de quelques années...

Q Durant 26 ans, il a détenu sa licence périodiquement, et la plus longue période a été d'un an?

R Là, je n'ai pas spécifié: un an. Il faudrait que je regarderais le dossier pour la longueur de la suspension de sa licence.

LE PRESIDENT:

Q A tout évènement, c'est sensiblement la situation?

R Oui.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Maintenant, Votre Seigneurie, avant qu'on m'accuse de dénigrer les pilotes, d'être contre les pilotes, je veux tout simplement dire que j'ai apporté ces quatre cas pour démontrer à la Commission ceci: Premièrement, il semble exister une absence - il semble y avoir une absence de mécanisme qui permette d'éliminer du Pilotage des gens qui sont, suivant les dossiers, tout à fait indésirables, qui - ne disons pas "indésirables" - qu'ils ne sont pas capables d'être pilotes pour une raison quelconque.

1
2 LE PRESIDENT:
3 C'est ce que vous avez essayé d'établir.

4 Me MAURICE JACQUES,
5 pour laCommission:
6 C'est ce que j'ai voulu établir;
7 et il y avait des cas très malheureux
8 de pilotes, on a vu, surtout le
9 dernier, qui continue à piloter,
10 tout en, apparemment, n'en étant pas
11 capable.

12
13 Ce n'est pas pour dénigrer le reste
14 de la profession, seulement...

15 LE PRESIDENT:
16 Q Maintenant, je comprends que dans
17 le dernier cas, monsieur Maheux, vous lui avez enlevé
18 ou suspendu temporairement sa licence pendant l'enquête,
19 ou pendant que vous faites votre enquête.
20 R C'est-à-dire, je ne fais pas
21 d'enquête; il a tout simplement refusé de prendre son
22 tour quand ç'a été le temps, et je l'ai enlevé du tour
23 de façon à l'empêcher de travailler, si vous aimez,
24 jusqu'à ce qu'il me transmette un rapport par écrit.
25
26 Alors, ça dépend seulement de lui
27 pour revenir, quand il aura fourni ce que je lui demande.
28 La lettre donnant ses raisons.
29
30 Je ne prendrai certainement pas
sur moi-même - je soumettrai le cas aux autorités
supérieures.

Q Alors, actuellement, il ne pilote pas?

R Pour le moment, non.

Q Et c'est depuis quand, ça?

R Depuis le trente et un (31); c'est-à-dire que je ne lui ai pas écrit le trente et un (31), moi...

Q Le trente et un (31) août?

R C'est le trente et un (31) août, oui, qu'il a refusé d'embarquer.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Mil neuf cent soixante-trois (1963)?

R Mil neuf cent soixante-trois(1963), oui.

Q Est-ce qu'au cours de votre longue carrière au service du Pilotage, vous avez eu des cas où des pilotes vous ont rapporté la pollution des eaux du fleuve?

R Bien, depuis quelque temps, oui, c'est arrivé quelques fois, mais pas très très souvent.

Q Pas très très souvent?

R Non.

Q Alors, quelles mesures, généralement, sont prises lorsqu'un pilote fait un rapport semblable?

R Bien, du moment qu'un pilote me rapporte qu'il y a de l'huile de répandue - parce que la pollution des eaux, surtout, provient de l'huile

1
d'échappée, - moi, je soumets le cas directement tout
2
de suite au bureau des inspecteurs navals qui eux
3
autres sont là pour s'en occuper.
4
Q Est-ce que les pilotes ont exprimé
5
une répulsion à faire ces choses-là pour le département?
6
R Pas que je sache.
7
Q Ils n'ont jamais refusé?
8
R Non.
9
Q Ils ne se sont jamais plaints qu'ils
10
étaient obligés de faireça?
11
R Non.
12
Q Maintenant, est-ce que vous avez
13
reçu des rapports de pilotes sur la façon dont les
14
autres navires naviguaient dans le fleuve?
15
R Bien, il est arrivé quelques fois
16
de cas, oui, où des pilotes se sont plaints d'avoir
17
été rencontrés de trop près, ou même d'avoir été
18
traversés avant - à quelque distance.
19
20
Ces lettres-là sont dans les dossiers.
21
Q Est-ce que vous les avez ici à
22
Québec, ces lettres-là?
23
R Oui. Il n'y en a pas tellement,
24
mais il y en a quelques unes.
25
Q Est-ce que c'est quelque chose qui
26
arrive fréquemment?
27
R Pas qu'on reçoive des lettres, non;
28
ça n'arrive pas très fréquemment.
29
Q Que vous receviez des plaintes des
30
pilotes à ce sujet-là?

R Ca n'arrive pas très fréquemment.

Le dernier qui m'en a parlé, c'est un pilote entre Québec et Trois-Rivières, et il m'en a parlé verbalement. Il dit: "J'ai rencontré une goélette." - j'ai demandé de me faire un rapport par écrit, ça fait déjà une semaine, puis je ne l'ai pas eu encore.

Q Cette année, êtes-vous capable de dire combien de rapports écrits vous avez reçus?

R Moi personnellement, je n'en ai pas eu.

Q Vous personnellement, vous n'en avez pas eu?

R Je ne me rappelle pas.

Q Est-ce qu'il y a déjà eu des difficultés, ici à Québec, entre les capitaines de remorqueurs ou les propriétaires de remorqueurs et les pilotes?

R Pas que je sache.

Q Est-ce que les pilotes se seraient plaints à l'autorité de pilotage de la compétence des équipages des remorqueurs?

R Pas à moi.

Q Pas à vous?

R Si ç'a été fait, à mes supérieurs, peut-être, mais pas à moi.

Q Est-ce que vous savez si les pilotes se sont, en aucun temps, plaints auprès des propriétaires de remorqueurs, de l'état de leur remorqueur?

R Pas personnellement.

Q Est-ce que vous avez reçu des plaintes concernant la vitesse des navires dans le port?

R Oui.

Q Voulez-vous nous faire part de ces incidents-là?

R Ah bien ça..... il arrive assez fréquemment que le Club de yacht, par exemple, se plaigne que les navires passent trop vite.

Q Quel club de yacht?

R Le club de yacht de Québec et de Sillery.

Q Est-ce que c'est le conseiller juridique du club de yacht de Sillery qui s'est plaint?

R Je le connais - non, pas lui personnellement.

Q Et à part ça?

R La dernière plainte que j'ai eue, qui m'a semblé la plus grosse, elle venait du Duc d'Orléans qui s'est plaint qu'un navire avait même exposé la vie de ses passagers, en passant trop vite, alors qu'il était au quai de Ste-Pétronille, et que la mer a déplacé le navire au point qu'ils ont tous cassés les amarres, et que la passerelle a lâché.

Q Maintenant, le Président de la Commission, je crois, connaît le Duc d'Orléans, mais pour le dossier et pour les deux autres commissaires, voulez-vous décrire brièvement le navire: Le Duc d'Orléans?

R C'est un petit navire qui fait des excursions entre ..... le matin, Québec et Ste-Anne - je ne connais pas son horaire, mais l'après-midi, il fait un voyage pour les touristes, dans le port, et le soir, il prend encore un autre voyage qu'il fait dans le port allant aussi haut que le pont de Québec, et en arrêtant à Ste-Pétronille pour un temps plus ou moins déterminé.

Q Et quelle longueur a-t-il, à peu près?

R Ah, je n'ai aucune idée.

Q Peut-être qu'on n'aura pas d'objection si on dit que c'est un ancien "fairmild"?

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
112 pieds.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Et ce navire peut embarquer à peu près combien de passagers?

R Je n'ai aucune idée, mais ça doit dépasser la centaine.

Q Cette plainte qui a été portée, a été portée à quelle date?

R Je ne l'ai pas, seulement que j'ai placé immédiatement un avis dans le passage, expliquant le cas, et demandant aux pilotes de réduire leur vitesse en passant là.

Q Est-ce que c'est cette année?

R Oui, tout dernièrement; ça fait juste un mois, peut-être.

Q Le navire qui apparemment procédait à vitesse excessive était-il sous la charge d'un pilote?

R Oui. Bien, écoutez.....

Q Est-ce que vous avez interviewé le pilote?

R D'abord, lui m'a dit tout simplement que ça pouvait être tel navire, mais il n'a pas défini quel était le navire en question, mais il m'a dit que ça arrivait souvent, et il m'a demandé - d'abord, il s'est adressé à moi, il m'a demandé: Quelle est la vitesse permise dans le port. Il dit: Les bateaux - là, il faisait une plainte plutôt en général.

Q Il vous a demandé la vitesse permise dans le port?

R Le capitaine du Duc d'Orléans.

Q Alors, vous lui avez dit?

R Oui.

Q Mais le navire qui est passé à vitesse excessive...

R Il ne me l'a pas spécifié.

Q Il ne vous l'a pas dit?

R Non.

Q Il ne vous a pas dit le nom?

R Non.

Q Alors, vous n'avez pas pu faire enquête?

R Non monsieur. Seulement, j'ai mis

1
2 un avis, qui a toujours existé d'ailleurs, et qui
3 existe aussi..... attendez un peu, oui, ça me revient.....
4 il m'a donné..... c'est un bateau en descendant, il ne
5 m'avait pas donné le nom, par exemple, mais il me
6 semble qu'il m'a dit que c'était celui-là, et quand il
7 m'a dit ça, je lui ai demandé s'il était sûr, et il
8 m'a dit: "C'est celui-là, certain."
9
Mais je n'ai pas fait enquête, de
10 toute façon, parce que lui, d'abord, premièrement,
11 il n'avait pas de dommages, à part du risque que les
12 passagers étaient supposés avoir couru, et puis, je
13 n'ai pas revu le pilote en question. Si je l'avais
14 revu, je lui en aurais certainement parlé.
15 Q Je vous exhibe une lettre du
16 ministère des Transports, datée du vingt-trois (23)
17 août mil neuf cent soixante et un (1961). Voulez-
18 vous en prendre connaissance, s'il vousplaît?
19 R Oui.
20 Q Etes-vous au courant du contenu de
21 cette lettre-là?
22 R Très au courant.
23 Q Je pourrais déposer ce document sous
24 la cote 649, lettre du ministère des Transports adressée
25 à monsieur Maheux le vingt-trois (23) août mil neuf cent
26 soixante et un (1961), expliquant la façon dont on doit
27 calculer un "effective pilot".
28
29
LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES
30 MINUTES.

1
2 Me MAURICE JACQUES,
3 pour la Commission:
4 Q En rapport avec la dernière pièce, la
5 lettre du Ministère, du vingt-trois (23) août mil neuf cent soixante
6 et un (1961), la piècenuméro six cent quarante-neuf (649), qui indique
7 la manière dont on doit calculer le nombre de pilotes effectifs, je
8 vous montre la pièce 589 qui a été déposée lors du début des audien-
9 ces, ici à Québec, qui réfère aussi à "Pilotes effectifs". Est-ce
10 qu'en préparant la pièce 589, vous avez suivi les données exposées
11 dans la pièce 649?
12 R Arrêtez un peu, là.....
13 Q Est-ce que c'est la méthode que vous
14 avez suivie pour calculer le nombre de pilotes effectifs?
15 R Je ne crois pas, pour les années mil
16 neuf cent cinquante-huit cinquante-neuf (1958-59), et même mil
17 neuf cent soixante (1960), parce que la lettre est datée du vingt-
18 trois (23) août mil neuf cent soixante et un (1961).
19 Q Est-ce que vous n'auriez pas pu faire le
20 calcul en rétrospective?
21 R Je ne crois pas, parce qu'on n'avait
22 pas d'abord ces détails-là dans ces années-là.
23 Q Alors, d'après vous, d'où ce détail-là
24 viendrait-il?
25 R Voici: durant ces années-là, pour calculer
26 le nombre de pilotes effectifs, on se basait sur la quantité de voyages
27 que le pilote avait faits, en comparaison avec la moyenne des autres,
28 la moyenne des pilotes.
29 Par exemple, je suppose que la moyenne
30 était de cent pilotages chacun, s'il y en avait un qui avait fait seule-

ment quatre-vingts (80) voyages dans son année, on calculait que ce pilote-là avait été effectif pour les huit dixièmes.

Q Quatre-vingt pour cent (80%)?

R Quatre-vingt pour cent.

Q Je vais vous laisser copie de la pièce 589, et si vous voulez, vu que ce document a été préparé dans votre bureau, vérifier exactement comment, à chaque année vous avez calculé le nombre de pilotes effectifs?

R Je suis positif que pour les années mil neuf cent cinquante-huit (1958) mil neuf cent cinquante-neuf (1959) et mil neuf cent soixante (1960), ils ont été calculés sur une base de voyage, et non pas sur la présence journalière, ainsi que la lettre en question le demande, parce que cette lettre-là est seulement arrivée le vingt-trois (23) août mil neuf cent soixante-et un.

Alors je suis positif que pour les années mil neuf cent cinquante-huit, mil neuf cent cinquante-neuf (1959) et mil neuf cent soixante (1960), on n'a pas pu les calculer comme ça.

Q Je voudrais que vous vérifiiez afin d'être bien certain, parce que le nombre de pilotes effectifs ne varie pas considérablement d'une année à l'autre.

R De toute façon, je vais faire mon possible pour vous donner satisfaction.

Q S'il vous plaît, monsieur. Maintenant, je vois que vous avez apporté avec vous une liste des pilotes, avec, en regard de chaque nom, la date à laquelle la licence de pilote a été émise, et la date à laquelle la licence d'apprenti-pilote a été émise.

R C'est bien ça.

Q Je voudrais produire ce document sous la cote 650. Je n'ai pas de copie en nombre suffisant aujourd'hui, mais demain matin, nous aurons des exemplaires pour tout le monde.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
La description?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Liste des pilotes, donnant en regard de chaque nom la date de l'émission de la licence de pilote et de l'apprenti-pilote.

Q Je vous exhibe une lettre du 7 novembre 1957, adressée à monsieur Albert Hamel, surintendant des Pilotes, par monsieur Wilfrid Ménard, secrétaire-trésorier de l'Association des Pilotes, je crois.

R Oui.

Q Voulez-vous prendre connaissance de cette lettre et me dire si vous en avez pris connaissance antérieurement?

R Certainement.

Q Et quel est le contenu de cette lettre?

R Voulez-vous que je la lise?

Q Non. Elle se rapporte à quoi?

R Elle se rapporteaux voyages d'essais dont il a été question lors du témoignage de monsieur Armand Lessard, affectant le tarif chargé à ces voyages d'essais-là.

Q Je crois que monsieur Lessard, dans son témoignage, a dit que c'est vous qui étiez au courant de cette question-là?

R Au point de vue attributinn de tours, du moins.

Q Je voudrais produire cette lettre, Votre Seigneurie, sous la côte 651, intitulée "Lettre du 7 novembre 1957, adressée par le secrétaire-trésorier de l'Association des Pilotes au surintendant des Pilotes.

Q Est-ce qu'il y a des pilotes qui auraient des pilotes qui auraient refusé de monter de nuit à Bagotville ou Chicoutimi?

R Je ne pourrais pas dire. Ca peut arriver, mais je ne suis pas tellement au courant.

Q Vous n'êtes pas tellement au courant? Qui pourrait répondre à cette question-là, d'après vous?

R Probablementseulement les autorités du port deChicoutimi s'ils savent réellement la raison pour laquelle le bateau a été retardé, mais .... je suis sous l'impression que les bateaux montent à Chicoutimi de nuit.

Q Non, les pilotes qui refusentde monter de nuit en autobus ou en automobile, à Bagotville ou à Chicoutimi.

R Non. D'ailleurs, il n'y a pas d'autobus pour monter là de nuit.

Q Ou en automobile?

R En automobile, bien, ça n'arrive pas tellement souvent.

Q L'an dernier, aux Escoumins, êtes-vous

1
2 au courant qu'il y aurait eu plusieurs pilotes qui n'avaient pas, -
3 qui n'ont pu débarquer aux Escoumains.
4 Q Oui, je sais qu'il y en a.
5 Q Savez-vous - êtes-vous au courant du
6 détail de ces cas-là?
7 R Bien, les détails c'est qu'il faisait
8 trop mauvais pour qu'ils puissent débarquer , parce que ç'aurait
9 pris probablement - le navire en question aurait été obligé d'at-
10 tendre probablement trop longtemps. Alors, le capitaine préférait
11 ne pasattendre et continuer sa route avec le pilote.
12 Q Etes-vous au courant du nombre de
13 pilotes qui ont été ainsi gardés à bord du navire?
14 R Là, je ne peux pas vous citer de nombre
15 de mémoire, mais il y en a eu cinq ou six, je crois.
16 Q Cinq ou six. Est-ce que, lorsque le
17 Citadelle était en opération, ces cas-là se présentaient à la Pointe-
18 au Père?
19 R C'est déjà arrivé, même avec le
20 Citadelle.
21 Q Même avec le Citadelle?
22 R Oui monsieur.
23 Q Est-ce que vous êtes capable de dire si
24 c'est plus ou moins fréquent maintenant que les bateaux pilotes ont
25 été changés aux Escoumins?
26 R C'est plus fréquent aujourd'hui qu'an-
27 ciennement, mais je ne pourrais pas vous donner de nombre.
28 A ma connaissance, de mémoire, encore
29 une fois, du temps du Citadelle, ... je me rappelle d'un, mais il
30 peut y en avoir d'autres.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Fédération des Pilotes:
Votre Seigneurie, en rapport avec cette réponse, est-ce qu'il y aurait possibilité que le témoin fasse une vérification sur une période de quelques années? Ce n'est pas nécessaire que ce soit durant cinquante ans, mais pour appuyer ou affirmer l'affirmation qu'il fait à l'effet que des pilotes auraient été amenés à l'étranger par des bateaux.

LE PRESIDENT:
Je comprends que ça fait trois ans que c'est changé de Pointe-au-Père aux Escoumins.

LE TEMOIN:
R Oui.
Q Sur une période de cinq années, est-ce que ça serait suffisant?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la fédération:
Oui.

LE PRESIDENT,
Alors, pourriez-vous le faire?
R Oui, je crois que ça peut se faire assez facilement.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Maintenant, Votre Seigneurie, j'aurais des pièces à déposer: j'ai, comme à l'accoutumée , un rapport des incidents ou des accidents, devrais-je dire, qui ont eu lieu dans le district de Québec, depuis mil neuf cent cinquante-six (1956) jusqu'à mil neuf cent soixante-deux (1962). La plupart des avocats sont familiers avec le contenu de ce rapport - comme exhibit 652.
Et enfin, j'ai le bilan de laCorporation des Pilotes de Québec, Fonds de Pension, de mil neuf cent cinquante-huit à mil neuf cent soixante-deux, que je voudrais déposer comme pièce 653. Ce sont là desphotocopies, mais si mes confrères exigent qu'elles soient identifiées, je vais mettre monsieur Ménard dans la boîte immédiatement, puisque cesont des photocopies où sa signature apparaît.

Me MARC LALONDE, c.r,
pour la Fédération:
Pas d'objection; il me semble que ce soit conforme.
LE PRESIDENT:
Vous demanderez à monsieur Ménard, lorsque le témoignage de monsieur

1
2 Maheux sera terminé, de les identifier,
3 de façon à ce qu'on soit sûr.
4 TRANSQUESTIONNE par Me M.LALONDE,
5 pour la Fédération des Pilotes:
6 Q Vous avez produit une pièce, 647, inti-
7 tulée "Liste des apprentis pilotes, district de Québec"?
8 R Oui.
9 Q Vous avez déclaré, en rapport avec ceci,
10 que tous ces pilotes faisaient leur apprentissage sous l'ancien
11 système, n'est-ce pas?
12 R Bien, l'anden système - je veux dire
13 qu'ils ont été apprentis avant mil neuf cent soixante.
14 Q Mais sur cette liste, vous avez la
15 moitié des apprentis, environ, qui sontapprentis depuis mil neuf
16 cent soixante et un?
17 R .....
18 Q Alors, tous les pilotes, à partir de
19 Joseph Thibault , 25 avril 1961, et les pilites subséquents,
20 est-ce qu'ils font leur apprentissage en vertu du nouveau système
21 ou de l'ancien système?
22 R Ca dépend quel système vous référez;
23 l'ancien et le nouveau. Ce n'est pas le testament, ça.
24 Q Je vous demande lequel?
25 R Bien, ...
26 Q C'est parce que vous avez affirmé ce
27 matin qu'ils faisaient tous leur apprentissage.
28 R Maintenant, écoutez, quand j'ai dit
29 qu'ils faisaient tous leur apprentissage sur l'ancien système, je
30 comprenais et je voulais dire qu'ils étaient sur la liste des

aspirants apprentis-pilotes?

Q Sur l'ancienne liste?

R Sur l'ancienne liste. De là à vous dire qu'ils sont sous l'ancien ou le nouveau système, il faudrait qu'il y aurait une définition quelconque des deux sustèmes, parce que je comprends que tous les apprentis sont sujets aux mêmes règlements, et ces règlements-là ont été amendés à différentes périodes.

Q Est-ce qu'en définitive ça ne serait aussi simple de dire que vous n'êtes pas en mesure de témoigner, à savoir si ces gens-là font leur apprentissage sous l'une ou l'autre forme?

R Je vais accepter vos dires.

LE PRESIDENT:

Q Qui pourrait nous donner cette information?

R Bien, voici, je pense bien que le capitaine Allard, ou peut-être même les instigateurs des deux systèmes, ou d'unsystème; mais je n'y suis pour rien.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Fédération des Pilotes:
J'ai l'intention d'amener comme témoin le capitaine Lafleur qui est très actif dans le système d'apprentissage, et qui pourra témoigner sur l'élaboration de ce système.

R Il est certainement plus compétent que moi dans cette matière.

Q Maintenant, monsieur Maheux, la pièce 649 se réfère à la façon de calculer le nombre de pilotes effectifs, et en particulier, on dit: "The number of effective pilots is the number of pilots, either available daily for assignment to duty or on regular annual leave". Est-ce qu'il existe une telle chose ici, que le "annual regular leave"?

R Non monsieur, pas dans Québec.

Q Pas dans la circonscription de Québec. Alors, quand vous calculez les pilotes effectifs depuis mil neuf cent soixante et un (1961), vous tenez compte à ce moment-là simplement des pilotes available daily for assignment to duty?

R Oui monsieur.

Q En définitive, dans la liste du tour que vous avez déposé ce matin, et qui porte le numéro 643, en rapport avec Québec, vous prenez tous les noms sauf ceux qui sont indiqués comme absents?

R Oui monsieur.

Q Et avec ceci, vous arrivez, à la fin du mois, avec un nombre théorique d'"effective pilots"?

R Oui monsieur.

Q Et vous avez dit ce matin que selon vous, la liste des absences était en moyen d'enviro une douzaine, n'est-ce pas?

R Oui.

Q Si vous regardez la liste qui est devant vous et qui s'appelle la pièce 589, vous verrez - et je vais me contenter des années 1961 et 1962, parce qu'antérieurement, vous prétendez qu'une autre façon de calcul a été prise, mais contentons-nous de 1951 et 1962, et nous arrivons avec un nombre de

pilotes effectifs de 69.55 en mil neuf cent soixante-deux, et de 71.3 en mil neuf cent soixante et un, ce qui laisserait une moyenne de pilotes absents sur votre liste, de 7.45 pilotes, et 5.7 pilotes, durant ces deux saisons-là, n'est-ce pas?

R Oui.

Q Alors, est-ce que vous ne seriez pas d'accord pour dire que le montant de douze pilotes absents, en moyenne, que vous avez mentionné, est trop considérable et presque deux fois trop considérables, et en particulier pour l'année 1961?

R Je vais vous dire: ces chiffres-là prennent toute l'année, ce matin, on m'a demandé - d'abord, il faut s'entendre qu'il y a des périodes de temps où il y a plus de pilotes en congé qu'un autre temps.

Ce matin, on m'a demandé si je croyais - on m'a demandé combien de pilotes pouvaient être absents - assez régulièrement. J'ai répondu: A peu près douze, dix à douze, sur toute l'année.

Si ça se monte seulement à 7.45, je n'ai pas aucune objection, mais je maintiens qu'assez régulièrement, il y a une douzaine de pilotes absents.

Q Il peut y avoir des périodes, disons, où vous aurez douze pilotes, mais si ces chiffres signifient quoi que ce soit, ils sont valables pour quelque base?

R Oui.

Q Etant donné que c'est exactement la même base, si on parle en termes de moyenne pour la période de l'année, le chiffre auquel il faudrait s'en remettre est celui indiqué ici, soit: 5.7, ou 7.45?

R Absolument, sur l'année complète, oui.

Q Vous avez en outre déposé comme pièce 645, le nombre de voyages dans la circonscription de Québec pour chaque pilote, pour les années 1960, 1961 et 1962?

R Oui.

Q Sour l'item "total number of trips", J'imagine que n'apparaissent là que les voyages effectivement faits, n'est-ce pas?

R Oui.

Q Vous n'avez pas les tours alloués aux administrateurs, ou des choses comme ça?

R Non.

Q Deuxièmement, en ce qui concerne les voyages au Saguenay, de Québec par exemple, à Chicoutimi, vous avez déclaré ce matin qu'on alloue un tour et demi, n'est-ce pas?

R Oui.

Q Mais n'est-il pas vrai que dans ce calcul-ci, ceci n'est compté quand même que pour un voyage, pour 645?

R .....

Q J'attire votre attention en particulier, sur le fait qu' l n'y a aucun demi-voyage nullepart. C'est justement, ç'a été donné plutôt par carte de pilotage; par compte collecté, si vous aimez mieux.

Q Par compte de pilotage,?

R Collecté, et non pas les tours accordés.

LE PRESIDENT:

Q Est-ce quil y a un compte de pilotage par voyage?

R Sur le même compte de pilotage, il peut y avoir , dans le cas du tour, par exemple, si on prend lecompte lui-même, la compagnie qui paie le compte de Québec-Port Alfred, elle paie seulement un compte , mais le pilote est alloué un tour et demi.

Alors, ce que je donne là, c'est le nombre de comptes, et non pas le nombre de tours.

Q Comme par exemple, si un navire arrêtait en chemin auxchantiers de Lauzon, et quelque temps après il remontait à Québec, est-ce qu'il y aurait deux cartes de pilotage pour ça?

R Seulement à Lauzon, ce serait deux déplacements seulement.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Fédération des Pilotes:

Q Pour les cartes, est-ce que les déplacements apparaissent en quelque endroit, ici?

R Non monsieur.

Q Vous n'avez aucun déplacement de navire dans le nombre total de voyages apparaissant dans la pièce 645?

R Non monsieur.

Q Dans le cas des voyages d'essais à Lauzon, n'est-ce pas - pardon, de Lauzon, n'est-il pas vrai qu'une seule carte est faite pour plusieurs voyages?

R ..... Maintenant, oui.

Q Et est-ce que vous les comptez? Est-ce

qu'ils apparaissent ici comme étant un seul voyage, ou s'ils sont comptés comme des voyages séparés?

R Je ne crois pas que vous l'avez. Dans ces années-là c'était une carte pour chaque voyage, on faisait un compte pour un tour qu'on accordait aux pilotes.

Q Aussi récemment que 1962?

R Non, 1963, j'irais jusqu'à 1963, avant que nous fassions seulement une carte pour un voyage d'essai.

Même, je doute qu'on fasse seulement une carte, même à l'heure actuelle; je crois que nous en faisons au moins deux.

Q Dans la pièce 644, intitulée "Statistics showing number of days of absence", n'est-il pas vrai que vous inscrivez comme absences sur cette liste, les pilotes, par exemple, un pilote qui arriverait après minuit et qui demanderait de ne pas être porté sur la liste de neuf heures le lendemain matin, mais le surlendemain seulement?

R Oui monsieur.

Q C'est ce qui se produit?

R Oui monsieur.

Q Alors, le pilote, disons qu'il arriverait entre minuit et neuf heures du matin et qu'il demanderait à ce que son nom soit mis sur la liste seulement du surlendemain, de façon à pouvoir se reposer, et considéré dans cette pièce 644 comme étant absent?

R Comme ayant eu, si vous voulez, un vingt-quatre heures de plus que normal.

Q D'avoir eu un jour d'absence?

R Oui.

Q Et en définitive, on porte, si vous voulez, au débit - débit ou crédit, peu importe - au compte de ce pilote un jour d'absence, étant donné qu'il n'a pas pu être inséré dans la liste de neuf heures, le jour durant lequel il est arrivé - il est arrivé durant la nuit qui précédait?

R Je ne dirai pas qu'il n'a pas pu - qu'il n'a pas voulu.

Q Disons que le pilote arrive à huit heures du matin, et qu'il vous demande de ne pas être inséré sur la liste du jour à neuf heures, vous lui comptez à ce moment-là une absence, d'après les statistiques qui apparaissent ici?

R Oui, mais il faudrait que je vous donnerais quelques explications: parce que le pilote qui arrive à huit heures le matin, normalement, qui serait mis sur la liste immédiatement, ça ne veut pas dire qu'il partirait dans la même journée, ça.

Q Ca peut vouloir dire ça aussi?

R Ca peut vouloir dire ça dans le cas d'un retardataire, mais aujourd'hui les pilotes se suivent, ilsn'ont pas tellement de différence dans le nombre de tours, qu'un pilote, même s'il arrive à huit heures du matin, il n'est pas exposé, à part quelques exceptions près, à repartir le midi ou même le soir.

Ca le met plutôt à partir peut-être dans la nuit, peut-être le lendemain matin.

Alors, s'il demande d'être mis seulement vingt-quatre heures en tour, après, ça veut dire qu'il va avoir une journée de plus, du moins, c'est un simple calcul.

Q N'est-il pas vrai qu'à l'automne, en particulier, vous avez une quantité de fois - c'est assez fréquent

où les pilotes devront partir dans la même journée, et assez vite?

R Ca peut arriver quelques jours dans l'automne, oui.

Q Est-ce que vous avez vérifié ça, cette affirmation-là?

R Bien, on n'a jamais manqué de pilotes, et je ne crois pas qu'un pilote qui arrive à deux heures du matin, par exemple, soit obligé de repartir. C'est arrivé, je ne vous dis pas que ce n'est jamais arrivé.

Q Maintenant, une autre question: vous avez parlé de la régularité du flot de la navigation sur le St-Laurent. Est-ce qu'il y a beaucoup de navires, le lundi, en descendant?

R Non, pas tellement. Il y en a moins le lundi que..... probablement n'importe quel autre jour.

Q Alors, s'il y en a moins le lundi, ça laisse entendre qu'il y en a plus d'autres jours?

R Oui, mais il y en a certainement plus ...

Q Pourquoi est-ce qu'il y en aurait moins le lundi?

R Parce que habituellement les armateurs ne travaillent pas le dimanche, et quand le bateau n'est pas prêt à partir, disons que le samedi, ils attendent pour une certaine cause, comme par exemple l'excédent aux débardeurs, ou enfin, une quantité de choses , qu'ils décident de faire attendre le bateau ou de continuer le lundi à charger ou décharger, suivant le cas, alors, dans la journée du lundi, ils continuent le travail qu'ils n'ont pas fini le samedi.

C'est mon explication.

Q Est-ce qu'en pratique, vous ne sentez pas, le samedi, une augmentation?

R Il y a certainement plus d'activités en fin de semaine; mais, ce matin, on m'a demandé s'il y en avait plus le vendredi soir, seulement, j'ai répondu que je n'étais pas tellement de cette opinion-là.

Q Mais vous en constatez d'avantage en fin de semaine?

R Oui, il y en a certainement plus en fin de semaine, pour les raisons que je crois, sont bonnes, mais ça, ce n'est pas mon affirmation, c'est ce que je pense.

Q Maintenant, vous vous occupez aussi de la section Québec-Trois-Rivières?

R Oui monsieur.

Q Est-ce qu'il n'est pas vrai que dans la section entre Québec et Trois-Rivières, un pilote qui arrive, disons, à minuit ou deux heures du matin, et qui est remis sur la liste à neuf heures le matin....

R Oui.

Q ... pourra fort probablement partir, ou sera appelé à partir dans la même journée?

R Oui.

Q Et n'est-il pas vrai que pour les pilotes de Québec-Trois-Rivières, le nombre de voyages est beaucoup plus considérable, à ce point de vue là?

R Certainement.

Q Et de la même façon, par ailleurs, le pilote qui arriverait à deux heures du matin, et qui demanderait de ne pas être mis sur la liste à neuf heures, on lui débite une journée

d'absence?

R Non monsieur.

Q Pas lui?

R Non monsieur. J'ai parlé de tout ça dans le district de Québec, mais pas dans le district Québec - Trois-Rivières, parce que le gars du district de Québec -Trois-Rivières, même si on ne le met pas sur la liste, il peut partir quand même, s'il était seulement dix heures en repos et qu'il est appelé à partir au bout de dix heures.

Q Alors, vous n'avez pas les mêmes règles - vous n'appliquez pas les mêmes règles?

R Non monsieur.

Q Savez-vous la raison pour laquelle on a changé la base de calcul des pilotes effectifs en mil neuf cent soixante et un (1961)?

R Non monsieur, on ne m'a pas donné d'explications; on m'a donné des ordres.

Suite à la page 2,088

1
2 TRANSQUESTIONNE par Me L. LANGLOIS, c.r.,
3 pour la Can. Marchant Service Guild:
4 Q Monsieur Maheux, sans vouloir vous
5 obliger à reprendre les quatre dossiers spéciaux que
6 vous aviez tout à l'heure, n'est-il pas possible que
7 dans ces quatre cas, aucune décision définitive n'a été
8 prise par l'autorité de pilotage à date?
9 R C'est quatre cas qui ne sont pas
10 réglés, à ma connaissance.
11 Q Maintenant, vous avez parlé d'un
12 certain cas, un de ces cas-là, que le pilote avait été
13 enlevé du tour. N'est-il pas exact de dire que chaque
14 fois que vous exigez un rapport d'un pilote, ou que
15 Ottawa exige de vous d'obtenir un rapport d'un pilote
16 sur un fait quelconque sur le pilotage, et qu'il y a
17 retard à fournir ce renseignement, automatiquement,
18 le pilote est suspendu?
19 R Non.
20 Q C'est-à-dire: Enlever du tour.
21 R S'il retarde trop, on peut l'enlever
22 du tour pour le forçer à faire un rapport.
23 Q Et ça arrive assez souvent?
24 R Oui, bien, souvent..... quelques fois.
25 Q Sans qu'il y ait implication de
26 faute?
27 R Non monsieur, ordinairement, le
28 pilote fait son rapport aussitôt que possible, et il
29 continue à travailler, il n'est pas enlevé du tour
30 s'il fait son rapport.

Q Maintenant, vous avez parlé de rapport reçu des capitaines, quant aux pilotes; est-ce que vous n'avez pas reçu des rapports dans le sens inverse, des pilotes qui se sont plaints des capitaines, de cas d'ébriété ou d'affaires de liqueurs?

R Je ne me rappelle pas. S'il y a eu des rapports, ce ne sont pas à moi qu'ils ont été faits.

Q Vous ne savez pas?

R Moi, je n'en ai jamais eu. Ca peut arriver, je ne sais pas, ou ça ne peut pas arriver, je ne sais pas du tout, je ne suis pas en mesure de le dire.

Q A moins que les pilotes attachent moins d'importance à ces petits incidents?

R Peut-être, c'est possible.

Q Maintenant, je voudrais que vous précisiez, pour l'information des commissaires, qu'est-ce que vous voulez dire précisément lorsque vous dites que des pilotes ont été amenés par les navires, à défaut de pouvoir les débarquer aux Escoumains.

R .....

Q Est-ce que ça veut dire qu'ils sont amenés à l'étranger, ou un autre port canadien?

R Il y en a qui ont été amenés en Europe; d'autres ont débarqué plus loin, par exemple à Baie Comeau.

A l'automne - disons, Sydney, ou même Sept-Iles - il y a eu même un automne où il y en a eu quelques uns, je ne peux pas préciser même

si le Cidatel était en devoir ou non, mais je sais qu'il y a eu un automne assez dûr où les pilotes ont débarqué à Sydney, et il y avait un arrangement quelconque avec les pilotes de Sydney, et ils ont envoyé un message, et ils ont débarqué là.

Q Est-ce que ça arrive souvent que des pilotes sont amenés jusqu'à des ports Européens?

R Ca arrive quelques fois; encore une fois, on m'a demandé d'essayer de les trouver et de donner les noms que j'avais.

Q Etes-vous au courant de la rémunération qu'un pilote peut reçevoir lorsqu'il est ainsi amené à l'étranger pour des raisons de ne pas pouvoir débarquer à la station de pilotage?

R Il est certainement payé, il a une allocation. Malheureusement..... je crois que c'est: Dix dollars et quelque chose, plus les dépenses de retour, ses dépenses, naturellement, durant son séjour.

Q Votre Seigneurie, je vais tenter de donner cette information, sans témoigner moi-même: C'est en vertu de l'article 359 de la Loi de la Marine Marchande, où il y a une allocation de prévue de quinze dollars ($15.00) par jour.

LE PRESIDENT:

Q Est-ce que ce quinze dollars ($15.00) est versé au fonds?

R Non monsieur, non Votre Seigneurie.

Je m'excuse, ce n'est pas dix dollars

($10.00), c'est quinze dollars ($15.00).

Q Par ailleurs, est-ce que le pilote qui est amené, comme ça, à l'étranger ou ailleurs perd son tour, ici, pendant ce temps-là?

R Non, habituellement - tout dépend des circonstances, naturellement, mais habituellement, on accorde - notre bureau s'accorde avec le bureau de la Corporation pour la quantité, la moyenne des tours que les autres ont fait.

A présent, anciennement, non seulement il ne perdait pas son tour, mais il reprenait ceux qu'il avait perdus, et il mettait tout dans sa poche.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

Q Est-ce qu'il n'est pas exact que les nombres de tour donnés ainsi sont acceptés par la Corporation elle-même?

R Oui, c'est ce que j'ai dit.

Q En d'autres mots, ce sont les confrères pilotes qui paient l'absence?

R Oui monsieur.

LE PRESIDENT:
C'est un hasard de la profession.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Un hasard qui bénificie au propriétaire du navire, parce qu'ainsi il ne retarde pas son navire; il pré-

[illegible]

fère faire payer le pilote que de retarder son navire.

LE PRESIDENT:
A quinze dollars ($15.00) par jour...

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Pour un océanique, c'est à bon marché.

Maintenant, je passe à l'exhibit 652, et avant de poser quelques questions au témoin, Votre Seigneurie, je désire faire la même remarque que je faisais à Montréal au sujet de la description...

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Votre Seigneurie, avant que mon confrère aille plus loin avec l'examen, je vais faire une correction à un détail qui a été donné tout à l'heure: Le montant payé à un pilote qui est amené en dehors du district n'est ni dix dollars ($10.00) ni quinze dollars ($15,00), mais vingt-cinq dollars ($25.00) par jour, en vertu de l'amendement de mil neuf cent cinquante-huit (1958).

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

Un amendement à quoi, d'abord?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Votre Seigneurie, il fut un temps où les Armateurs, dans leur générosité, consentaient à cette majoration à celle prévue par la loi, mais les Armateurs ont eu des "second thoughts" sur leur générosité, ils ont décidé de revenir au bon vieux tarif d'autrefois, c'est-à-dire: quinze dollars ($15.00) par jour.

Me JEAN BRISSET, c.r,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Je retire ma remarque, j'ai eu tort.

LE PRESIDENT:
Ca doit être le bill dont vous ne vous souvenez pas, ça.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Votre Seigneurie, j'ai justement deux cas où j'ai essayé de faire payer un pilote, et les Armateurs ont refusé.

Votre Seigneurie, j'ai commencé à poser quelques questions au témoin sur l'exhibit 652, mais je m'aperçois

qu'il n'a pas été déposé par le témoin, et je ne poserai pas les questions.

Mais cependant, au sujet de cet exhibit, tandis que je suis debout, je veux faire la même remarque que j'ai faite à Montréal au sujet de l'exhibit semblable, et m'objecter à la description de l'exhibit qu'on décrit comme suit: "Reported casualties involving pilots in the district of Quebec," ce qui semble impliquer qu'il y a faute du pilote, mais lorsqu'on lit l'exhibit lui-même, on voit que dans la majorité des cas, le pilote n'a pas été responsable de l'accident.

LE PRESIDENT:

Les mêmes remarques qu'à Montréal, concernant la pièce 652 qui est versée au dossier, actuellement, tout de même, mais pas par le témoin.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Non Votre Seigneurie, c'est moi qui avais ce dossier, pour le bénéfice des procureurs présents devant la Commission.

Cependant, les dossiers eux-mêmes de chacun des incidents qui sont mentionnés dans la pièce 652 peuvent être à la disposition des procureurs, s'ils le désirent.

LE PRESIDENT:

Si les procureurs désirent poser quelques questions relativement à ces accidents ou incidents, ils peuvent le faire, et vous aurez le témoin compétent pour ça?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Oui Votre Seigneurie.

ADVENANT 4:55 HEURES P.M., LA COUR EST AJOURNEE AU LENDEMAIN A 10:00 HEURES A.M.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT. -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel,

R O Y A L   C O M M I S S I O N

ON

P I L O T A G E

HEARINGS

held at

QUEBEC

P.Q.

TEXTE FRANCAIS

September 11, 1963.

VOLUME No: ~~57~~ 61F

DATE:

Official Reporters
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD
Board of Trade Bldg.
11 Adelaide St. W.
TORONTO

364-5865   364-7383

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

1 C A N A D A

2

3 COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

4

5 PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.,
Président

6 Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
7 Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

8

9

10 Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

11 Me MARC LALONDE, c.r.,
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
12 procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,
13 procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la
14 Voie Maritime du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent:

15

16 Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
procureur de la Canadian Merchant Service Guild:

17 Me COLIN MASON,
18 procureur de la Dominion Marine Association:

19 Me JEAN BRISSET, c.r.,
procureur de la Fédération des Armateurs du Canada:

20 Me R. MACGILLIVRAY,
21 procureur du Ministère des Transports:

22

23

24 VOLUME 57 - Page 2,096 à 2,255

25

26 TEXTE FRANCAIS - SEANCE DU 11 SEPTEMBRE 1963.

27

28

29

30

INDEX

PAGE

SEANCE DU 11 SEPTEMBRE 1963

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire

Le onzième jour de septembre, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

JOSEPH-ARTHUR MAHEUX -
TEMOIGNAGE CONTINUE.

(Transquestionné en anglais par Me Mason)

TRANSQUESTIONNE par Me JEAN BRISSET, c.r., pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Maheux, j'aurais certaines questions à vous poser qui ne relèvent pas de vos fonctions de surveillant, du moins, qui ont rapport à des évènements qui se sont passés pendant que vous n'étiez pas le surveillant intérimaire, et si vous préférez que la personne concernée, le surveillant en fonctions à ce moment-là, réponde, je vous prierais de me l'indiquer?

R Je suis à votre disposition, si je peux répondre, oui; si je ne puis pas, alors, vous

[illegible]

questionnerez la personne concernée.

Q Monsieur Maheux, je comprends qu'avant le premier (1er) mai mil neuf cent soixante-trois (1963), vous étiez affecté au service des signaux?

R Depuis cinquante-huit ("58).

Q Dans cette affectation, vous aviez votre bureau, je comprends, au bureau du pilotage, ici à Québec?

R Oui monsieur.

Q Et vous étiez tout de même en relations assez étroites avec le pilotage et les évènements qui s'y passaient?

R Certainement.

Q Avant de remplir ces fonctions, vous étiez le "despatcher" en chef?

R Oui monsieur.

Q Voulez-vous prendre la pièce numéro 642 et la garder devant vous? Il s'agit des règlements de "despatching". Monsieur Maheux, voulez-vous vous référer au règlement numéro 14 qui se lit comme suit:

"Lorsqu'il est appelé pour son tour, un pilote doit se rendre à la station par n'importe quel moyen: train, autobus, voiture privée, taxi, etc., afin d'être au bureau à temps."

Est-ce que je dois comprendre de ce règlement que tous les pilotes qui sont appelés en devoir doivent, à Québec, se rapporter au bureau du pilotage, ici au Marché Champlain?

R Pas nécessairement au bureau. Voici

ce qui arrive: Je suppose, par exemple, qu'il y a un bateau dans le port, et puis qu'on appelle le pilote chez lui. On lui de se rendre, d'être à bord pour telle heure.

Alors, à ce moment-là, il peut arriver, même il arrive que le pilote se rende directement à bord de ce navire-là.

Q Dans le cas d'un navire qui est un navire soit descendant, soit montant, qui n'est pas par conséquent amarré à Québec, est-ce que c'est l'habitude que le pilote, avant de se rendre à la vedette, passe par le bureau?

R Nécessairement, oui.

Q Et quand il passe par le bureau, ici à Québec, est-ce qu'il se rapporte à quelqu'un en particulier?

R Bien, automatiquement, il passe devant le "despatcher"; il y a seulement un passage, et normalement, il entre par une porte, - il arrive très rarement, d'ailleurs, que le pilote arrive tellement juste que le commis n'a pas le temps de le voir.

Q Est-ce que, lorsque le pilote se présente au bureau, il y des mesures de prises pour vérifier quelle est sa condition, et évidemment, j'ai en vue les cas qui, je le crois, sont plutôt rares, d'ébriété? Est-ce qu'il y a des mesures de prises pour vérifier l'état du pilote?

R Non, sinon celles normales que le commis le voit et juge que le pilote en question est normal.

Q Est-ce que vous avez eu des occasions où le commis en charge aurait avisé le pilote qu'il ne devait pas prendre le bateau auquel il était assigné, vu sa condition?

R Certainement, c'est arrivé à quelques reprises que même au niveau du commis - le commis a toute la lattitude voulue pour empêcher un pilote d'embarquer.

A présent, il arrive quelques fois que - toujours quelques fois, je ne veux pas mentionner plus qu'il ne faut, mais il est arrivé quelques fois qu'un commis a suggéré au pilote de changer de tour, et que le pilote a accepté, et ç'a fini là.

Il peut arriver certaines circonstances que les commis aient été forcés de prendre action, et je crois que tous les commis à Québec l'ont fait.

Q Monsieur Maheux, voulez-vous maintenant référer au règlement numéro 20 qui se lit comme suit:

"Un pilote qui refuse d'embarquer après dix heures de repos est enlevé de la liste et rapporté au surveillant." Est-ce que je dois comprendre que ce règlement, qui alloue à tous les pilotes, soit du district de Montréal, soit du district de Québec, une période de dix heures de repos entre chaque assignation - minimum?

R Dans le district de Québec, ce règlement n'est pratiquement jamais mis en force, à

Québec du moins, parce que nous avons suffisamment - toujours suffisamment de monde pour accorder plus que les dix heures.

Dans le district de Montréal, il arrive - même dans le district de Ouébec, à l'automne, où ils embarquent deux pilotes, naturellement, et que le trafic devient plus dense, il peut arriver qu'il y ait moins de dix heures; mais au meilleur de ma connaissance, d'ailleurs le règlement n'est pas fait pour assurer au pilote dix heures, seulement le règlement, si vous le lisez comme je l'entends, c'est qu'un pilote qui refuse d'embarquer, ça ne veut pas dire que le pilote peut exiger dix heures de repos - ce serait normal qu'il l'exige, et d'ailleurs qu'on lui accorde, s'il y a possibilité.

Maintenant, à ma connaissance, surtout dans le district de Québec, il n'en a pas été question à Québec même.

Dans le district de Montréal, j'oserais dire que ça arrive de temps à autre qu'un pilote ait eu neuf heures, ou huit heures et demie, neuf heures, et il embarque quand même.

Q Ce à quoi je veux en venir, c'est l'interprètation ou l'application en pratique de ce règlement, et, corrigez moi si je ne le lis pas correctement, mais je crois y voir que si un pilote a eu moins de dix heures de repos, il a le droit de refuser d'embarquer, et son cas ne sera pas rapporté au surveillant

R Certainement.

Q C'est de cette façon dont vous appliquez ce règlement?

R Oui monsieur.

Q Voulez-vous maintenant vous référer au règlement numéro 31 C, qui se lit comme suit:

"Lorsqu'un pilote de la classe B est premier en tour et suivi immédiatement d'un pilote de la classe C 2, les deux gardent leur tour respectif."

R Oui.

Q Et voulez-vous m'expliquer ce que ça veut dire, en pratique?

R Ca, c'était - d'abord ça s'applique surtout dans le district de Montréal, quoique c'est les règlements de Québec, mais voici, c'est que quand un C 2 devient premier en tour, et qu'un B le suive à la refonte de la liste, le matin, on considère ces deux-là comme étant le premier en tour - les deux sont consédirés comme le premier en tour.

Q Alors s'il arrive un bateau qui requiert les services d'un pilote de la classe B, le premier en tour de la classe B prendra ce navire?

R Oui monsieur.

Q S'il arrive un navire qui peut être desservi par un pilote de la classe C 2, il prendra ce navire, plutôt que le pilote de la classe B?

R Certainement.

Q C'est ça que ça veut dire?

R Oui.

Q Et je constate que vous avez les mêmes dispositions aux paragraphes A et B de ce même règlement?

R Oui.

Q Et l'interprètation est la même chose?

R Oui monsieur.

Q C'est exact?

R Oui monsieur.

Q Voulez-vous vous référer maintenant au règlement 37, qui se lit comme suit:

"Une marge de deux tours est allouée pour changer de tour," et voulez-vous m'expliquer comment cet article est appliqué, en pratique?

R Disons qu'un pilote a 45; il peut changer avec n'importe quel pilote, consentant, bien entendu, jusqu'à concurrence de deux tours de marge, soit: 47 ou 43.

Q Alors, celui qui a 45 tours peut changer avec un autre qui a 47?

R Oui monsieur.

Q Mais pas avec un qui a 43?

R Oui.

Q Avec un qui a 43, aussi?

R Oui, il y a deux tours de marge.

Q Il ne pourra pas changer avec quelqu'un qui a 48 tours?

R Non monsieur.

Q Ou 42 tours?

1
2 R Non monsieur.
3 LE PRESIDENT:
4 Q La raison, c'est que l'écart devien-
5 drait trop grand, alors?
6 R Absolument.
7
8 Me JEAN BRISSET, c.r.,
9 pour la Féd. des Armateurs du Canada:
10 Q Voulez-vous vous référer maintenant
11 au règlement numéro 41 qui se lit comme suit:
12 "Les tours sont calculés comme
13 suit: a) un tour pour plus d'un demi tarif; b) un
14 demi-tour pour le demi tarif au moins."
15
16 Vous nous avez dit hier que la cir-
17 conscription de Québec était divisée en trois, soit:
18 Québec - Cap-aux-Oies, Cap-aux-Oies - Rivière Saguenay,
19 et Rivière Saguenay aux Escoumains. Si je comprends
20 bien l'application de ce règlement, pour donner un
21 exemple concret, un pilote qui part de Québec et qui
22 ne se rend pas jusqu'à Cap-aux-Oies aura droit à un
23 demi-tour, et s'il revient, il rebrousse chemin -
24 si le navire rebrousse chemin et revient à Québec, il
25 aura un tour?
26 R C'est-à-dire, un tour, deux demi-
27 tours.
28 Q Deux demi-tours, ce qui équivaut
29 à un tour?
30 R Oui.
Q S'il se rend entre Cap-aux-Oies

1
2 et la Rivière Saguenay, il aura droit à un tour?
3 R Pour chaque voyage.
4 Q Et pour revenir, un autre tour?
5 R Un autre tour, oui.
6 Q Ce qui fait deux tours?
7 R Oui monsieur.
8 Q Et le même système s'appliquera,
9 si vous partez des Escoumains?
10 R Absolument.
11 Q Monsieur Maheux, voulez-vous vous
12 référer maintenant au règlement numéro 42 qui se lit
13 comme suit:
14 "Lorsqu'un pilote a droit à des
15 tours pour réunions de comité ou toute autre cause,
16 ils doivent lui être crédités au fur et à mesure qu'il
17 y a droit." Est-ce que, pour l'année mil neuf cent
18 soixante-deux (1962), vous avez des statistiques ou
19 un record des tours accordés, qui n'ont pas trait à
20 des voyages effectivement faits par les pilotes?
21 R Je n'ai pas ces statistiques-là
22 présentement, mais je peux facilement vous les produire,
23 parce qu'à chaque fois qu'il y a eu des tours d'accor-
24 dés, on a eu une lettre du comité, ou du moins du
25 secrétaire de la Corporation, demandant d'accorder...
26 Q Alors, voulez-vous nous produire
27 cette liste des tours accordés pour la saison mil neuf
28 cent soixante-deux (1962), pour des voyages qui n'ont
29 pas été effectivement faits?
30

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

1
2 Et j'ajouterais, à la demande de
3 mon confrère, que les mêmes statis-
4 tiques soient fournies pour la saison
5 mil neuf cent soixante (1960), mil
6 neuf cent soixante et un et mil neuf
7 cent soixante-deux (1962).
8 Je demande ces deux précédentes,
9 parce que la saison mil neuf cent
10 soixante-deux (1962), peut ne pas
11 représenter ce qui est normal, vu
12 que la Commission avait été annoncée
13 en public, à ce moment.
14
15 LE PRESIDENT:
16 Alors, c'est très bien.
17 Alors, allez-vous lui donner immé-
18 diatement un numéro de pièce?
19
20 Me JEAN BRISSET, c.r.,
21 pour la Féd. des Armateurs du Canada:
22 Q Cette liste sera produite comme
23 exhibit numéro 654?
24 R Ca peut prendre quelque temps à
25 avoir ça. Peut-être que je ne pourrai pas vous donner
26 ça aujourd'hui; je vais aller au bureau à midi; je
27 vais le demander, mais.....
28 Q Très bien. Monsieur Maheux,
29 voulez-vous vous référer maintenant à la dernière
30 partie du règlement numéro 45 qui se lit comme suit:

"Tout pilote qui, dix heures après son arrivée à Québec, manque son tour, est crédité d'un déplacement."

Voulez-vous m'expliquer ce que ça veut dire, et quel est l'effet pratique de ce règlement?

R Il m'a fallu lire le commencement du paragraphe, de l'article..... ce sont, pour des déplacements seulement, la liste de déplacements que nous avons produite hier - que j'ai produite hier.

Si on appelle un pilote qui a eu dix heures de repos et qui refuse de faire un déplacement, on considère qu'il l'a fait.

Q Alors, vous lui créditez...

R Un tour.

Q ... un déplacement?

R Oui.

Q Ou un tour?

R Je ne sais pas si réellement c'est mis en pratique, mais c'est bien dans le règlement.

Q Parce que j'ai compris qu'un déplacement équivaut à un tour?

R Non, on parle de tour de déplacement, là.

Q Ah, de tour de déplacement?

R Oui.

Q En ce qui regarde les déplacements, est-ce que les droits de pilotage vont au fonds commun ou à la bourse commune, ou si ces sommes sont payées au pilote concerné?

1
2 R Tous les déplacements ou détentions
3 ou cancellations, tout ce qu'on collecte va au fonds
4 commun, du moins, à l'Association, à la Corporation,
5 moins le dix pour cent (10%) du fonds de pension qui
6 va au fonds de pension.
7 Q Alors, quand vous dites que le
8 pilote est crédité d'un déplacement, ça veut dire qu'il
9 est crédité d'un tour de déplacement dans la confection
10 des listes?
11 R Dans la confection des listes
12 seulement.
13 Q Qui indique qui sera le premier en
14 tour, et ainsi de suite?
15 R Oui monsieur.
16 Q Cette disposition n'a aucun effet
17 monétaire, sauf en ce qui regarde le pilote qui est
18 ainsi crédité d'un tour?
19 R Oui monsieur.
20 Q Voulez-vous vous référer maintenant
21 au règlement 58 qui se lit comme suit:
22 "Aucun pilote ne peut faire de
23 pilotage en dehors du district à moins de raisons
24 sérieuses et de permission écrite du surveillant."
25
26 Est-ce qu'en fait, il y a du
27 pilotage qui se fait par les pilotes de la circons-
28 cription de Québec, en dehors des limites de cette
29 circonscription?
30 R Il s'en est déjà fait - je pense
bien que c'est le motif du règlement - mais depuis

quelques années, il ne s'en fait plus.

Q Est-ce qu'il se fait du pilotage, par exemple, jusqu'à Baie Comeau, Sept-Iles, Port Cartier?

R Il s'en est déjà fait; il y en a déjà eu.

Q Maintenant, vous dites que maintenant, je comprends, cette année, cette pratique n'existe plus?

R Ca ne se pratique plus; il y a eu certainement une bonne raison, je crois qu'il y a des pilotes, exactement, à Baie Comeau et à Sept-Iles .

LE PRESIDENT:

Q Dans le port de Rimouski?

R Dans le port de Rimouski, je crois même qu'il y a un pilote là.

Q C'est en dehors des limites?

Me LEOPOLD LANGOIS, c.r., pour la Can. Merchant Service Guild: Non Votre Seigneurie - les limites n'ont pas été changées, enfin.

LE PRESIDENT:

Q S'il y a un pilote, ce que vous croyez, ce n'est pas un pilote licencié?

R Je ne peux pas vous dire s'il est licencié ou non, mais il agit comme pilote dans le port.

Q Mais pas sous votre juridiction?

R Pas sous notre juridiction.

Q Il est encore dans vos limites, tout de même?

R Oui.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q A tout évènement, monsieur Maheux, pour le cas où il y aurait de ces pilotages, est-ce que la rémunération du pilote est déterminée par le bureau, ou si elle est déterminée à la suite d'une entente entre le navire et le pilote?

R D'abord, je vous ai dit que ça n'existait plus - ça n'existe plus.

Q Quand ça existait?

R Quand ç'a existé, le pilote faisait ses propres arrangements, et on n'y était pour rien du tout.

Q Alors, ses revenus, ou les recettes qu'il en retirait ne tombaient pas dans la bourse commune?

R Non monsieur.

Q Pour en revenir aux déplacements, monsieur Maheux, vous nous avez produit une liste du tour de rôle pour une journée en particulier, et vous nous avez dit que certains pilotes offraient leurs services pour faire ce genre de travail?

R Oui monsieur.

Q Maintenant, quand il s'agit d'un déplacement dans le port de Québec, est-ce que c'est le

bureau même qui communique avec le pilote qui doit faire le déplacement, ou si c'est l'agent?

R Toujours par le bureau.

Q Est-ce qu'il est arrivé des cas où vous avez dû informer les agents que vous n'aviez pas de pilote disponible, et qu'ils devaient faire leurs propres arrangements, et pour leur aider, vous leur avez donné certains noms?

R Je ne me rappelle pas qu'on ait présenté la question de cette façon-là. Il peut arriver que des - non seulement il peut arriver, mais il arrive quelques fois qu'un agent nous demande un pilote pour faire un déplacement, puis qu'il nous demande certaines informations, par exemple si le pilote va avoir besoin de remorqueur, ou s'il peut s'en passer, ou enfin.

A ce moment-là, je crois bien que vous admettrez avec moi que ce n'est pas le commis qui doit donner la réponse. A ce moment-là, on donne à l'agent le nom du pilote qui va faire le déplacement, et on lui dit: "Arrangez-vous ensemble, prenez les informations."

Q Est-ce que dans votre expérience, il est arrivé qu'on ait manqué, à Québec, de pilotes pour faire les déplacements?

R Pas à ma connaissance.

Q Ceci remonte également aux années pendant lesquelles vous étiez "despatcher"...

R Depuis 35 ans.

Q ... à Québec?

R Oui. Je ne me rappelle pas d'en avoir jamais manqué.

Q Voulez-vous, monsieur Maheux, vous référer maintenant aux règlements généraux de la circonscription de Québec, pièce ...

R J'ai celle anglaise seulement.

Q Monsieur Maheux, vous avez devant vous le règlement général de la circonscription de pilotage de Québec, et je voudrais attirer votre attention à l'article, ou au règlement numéro 15, sous-paragraphe 7, qui se lit comme suit:

"Sauf permission de s'absenter, accordée en vertu de l'article 22, un pilote doit, pendant la saison de navigation, se tenir prêt à rejoindre tout navire auquel il est affecté par le surintendant et il doit rendre compte au bureau du pilotage approprié dès la fin de tout voyage ou déplacement qu'il aeffectué."

Voulez-vous m'expliquer, monsieur Maheux, si en pratique, dans la circonscription de Québec, ce règlement est interprété comme voulant dire qu'un pilote ne peut s'absenter de son devoir sans avoir la permission du surintendant?

R C'est ça, oui.

Q Maintenant, si tel est le cas, est-ce que dans les a nnées, disons, les deux dernières ou trois dernières années, cet article a été mis en vigueur et appliqué rigoureusement dans votre circonscription?

R Rigoureusement..... je ne crois pas qu'un pilote se soit absenté, durant la saison de navigation, sans en avoir obtenu la permission. Je ne me rappelle pas, du moins.

LE PRESIDENT:

Q Quelle est l'interprétation que vous donnez au mot "absenté".

R Bien, prendre tout simplement congé, ou demander un petit répit de travail et aller faire un petit voyage, ou enfin, pour d'autres raisons qu'un pilote peut nous demander de s'absenter une couple de jours, même trois ou quatre jours.

Q Est-ce que ça voudrait dire aussi: Ne pas se présenter à son tour de devoir? Etre absent du bureau de pilote?

R A ce moment-là, oui, s'il nous demande la permission, on ne considèrera pas qu'il est en devoir; on lui a donné congé.

Q Quand quelqu'un ne se présente pas à son tour, est-ce qu'il est considéré absent au sens de l'article 15, paragraphe 7?

R Oui monsieur. Ce n'est pas dit qu'il n'aura pas de permission, c'est dit qu'il faut qu'il demande la permission.

On lui accorde la permission, habituellement, par le fait même, il s'absente.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Quand une permission est demandée au surveillant, d'après votre expérience, et en considérant ce qui s'est passé durant les deux ou trois dernières années, à votre connaissance, quelles ont été les raisons apportées pour demander un congé ou une permission d'absence?

R En général, c'est pour avoir un répit, une vacance quelconque, en profiter pour faire un petit voyage, ou quelque chose du genre, un repos, de toute façon.

Q En d'autres termes, si je dois comprendre votre réponse, il s'agit d'absences qui ne sont pas prolongées; c'est simplement une absence de quelques jours pour une raison quelconque: repos ou mariage dans la famille...

R Absolument. Toutes ces raisons-là, ce sont des bonnes raisons pour qu'on accorde le congé demandé.

Q Est-ce qu'il y a aussi des congés qui sont, si je pourrais dire, statutaires, en ce sens qu'il y a un arrangement parmi les membres de la Corporation des Pilotes de Québec, en vertu de laquelle chaque pilote est alloué à un certain nombre de jours de congé, chaque saison?

R Non monsieur, pas dans Québec.

Q Pas dans Québec?

R Non monsieur.

Q Alors, à chaque fois qu'un pilote s'absente dans le sens de ne pas vouloir accepter une

affectation, il en demande normalement la permission, et on lui accorde ces quelques jours?

R Oui monsieur.

Q Maintenant, dans le cas où il y aurait des absences prolongées, qu'elles soient permises ou non par votre bureau ou par le surveillant, est-ce qu'il y a des enquêtes de faites, soit par le bureau ou l'autorité en charge pour savoir exactement quelles sont les raisons qui ont motivé ces absences ou les demandes d'absences?

R Je n'ai jamais eu connaissance que nous ayons fait enquête dans un cas semblable.

Q Je voudrais, monsieur Maheux, que vous preniez devant vous la pièce 644. Monsieur Maheux, j'ai pris la peine de numéroter la liste que vous avez devant vous en apposant un numéro vis-à-vis le nom de chaque pilote, de façon à ce que nous n'ayons pas à nous servir du nom des pilotes en revoyant certains des cas qui apparaissent sur cette liste. Alors, voulez-vous prendre garde et vous servir du numéro plutôt que du nom du pilote?

R Oui.

LE PRESIDENT:

Alors, si je comprends bien, le dernier pilote sur la page 1 sera le numéro 24?

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

C'et exact, Votre Seigneurie; le dernier pilote sur la page 2 sera le numéro 54, et le dernier pilote sur la page 3 est le numéro 80.

Q Voulez-vous, monsieur Maheux, vous référer au pilote numéro 5, et vous constaterez qu'en mil neuf cent soixante-deux (1962), les jours d'absence, dans son cas, étaient de 91 jours, alors que dans la plupart des cas, si vous voyez brièvement la liste, la norme des absences est quelque chose comme entre 20 et 30 jours. Alors, tenant compte de cette norme, y a-t-il une explication pour le nombre de 91 jours d'absence en regard de ce pilote particulier?

R Je crois me souvenir que ce pilote-là a été hospitalisé pour une période assez longue, à la suite d'une fracture.

Q Dans un cas de maladie, est-ce que vous obtenez un certificat médical?

R Depuis quelque temps, oui. Avant, disons, cette année, le certificat médical en question était donné à la Corporation directement, puis on pouvait en avoir une copie si on le demandait, mais dans la majorité des cas, nous ne l'exigions pas.

Q Maintenant, quand vous exigiez un certificat médical, est-ce que c'était le certificat médical du médecin du pilote concerné, ou le certificat médical d'un médecin choisi par le bureau?

R De son médecin personnel, dans la majorité des cas; cependant, on a toujours le droit de

faire l'examen par un médecin du département de la Santé.

Q Est-ce qu'à votre connaissance personnelle, on a exigé un examen par un médecin choisi par le bureau, disons, dans les deux ou trois dernières années?

R C'est arrivé, oui, c'est arrivé.

Q Est-ce qu'il y a eu, dans ces cas-là, divergence de vue ou d'opinion entre les deux médecins?

R Non.

Q Alors, vous n'avez pas eu de cas où la condition physique du pilote a été le sujet d'un litige entre médecins?

R Je ne me rappelle pas. Je ne crois pas, non plus.

Q Voulez-vous maintenant vous référer au pilote numéro 13, en regard duquel le nombre des absences en mil neuf cent soixante-deux (1962) est de 94 jours. Est-ce que vous pouvez nous expliquer la raison de ce nombre, qui est supérieur à la normale?

R Je crois que sans avoir été hospitalisé, quoique je ne suis pas en mesure de le dire, s'il a été hospitalisé ou non, mais je me rappelle qu'il s'est rapporté malade, et puis qu'il a dû fournir un certificat médical à la Corporation, là, je ne suis pas en mesure de l'affirmer.

Q Je vous réfère maintenant au pilote numéro 38, et vous noterez à cet égard qu'en mil neuf cent soixante (1960), mil neuf cent soixante et un (1961)

et mil neuf cent soixante-deux (1962), les jours d'absence se chiffrent respectivement à 275, 273 et 275. Et, en passant, est-il exact de dire que la saison de navigation, au point de vue nombre de jours, pour les fins de cet état, est de 275 jours?

R Oui monsieur

Q C'est exact?

R Oui monsieur.

Q Alors, comment se fait-il, si vous pouvez me donner une explication, que ce pilote qui a été absent pendant trois saisons consécutives, apparaît toujours comme un pilote en exercice dans votre circonscription?

R Si vous aviez la liste de mil neuf cent soixante-trois (1963), il n'apparaît plus.

Les règlements prévoient qu'un pilote peut s'absenter pendant deux ans, et c'est ce qui a eu lieu.

En mil neuf cent soixante et un (1961) si vous remarquez, il a fait un voyage; c'est ce qui lui permet d'avoir seulement 273 jours d'absence; mais depuis ce temps-là, ses deux ans se sont écoulées, et sa licence lui a été retirée pour cause de maladie, enfin, d'absence.

Q Je vous réfère maintenant au pilote numéro 49?

R Oui.

Q Et à son dossier, il appert qu'en

mil neuf cent soixante (1960), ses jours d'absence étaient de 173 jours; en mil neuf cent soixante et un (1961), 168 jours, et en mil neuf cent soixante-deux (1962), 151 jours. En regard de ce pilote en particulier, vous m'avez soumis un photostat des dossiers de votre bureau, indiquant quels ont été les jours d'absence de ce pilote pendant les années mil neuf cent soixante et deux (1962) et mil neuf cent soixante-trois (1963), et je voudrais que vous examiniez cette pièce et me dire comment cette pièce est préparée, et de quelle façon vous procédez?

R Chaque journée d'absence est enregistrée par un X ou un crochet...

Q En d'autres termes, vous gardez un cahier dans lequel vous entrez le nom de chaque pilote, et ce cahier est divisé en pages avec carrés,un carré pour chaque jour, chaque mois de la saison de navigation?

R Oui monsieur.

Q Et quand le pilote est absent...

R C'est-à-dire, s'il apparaît sur la liste comme étant absent, on fait tout simplement une marque dans le carré de la journée.

Q Alors, voulez-vous produire ces deux pièces comme exhibit 655?

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Quelle est la description?

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Ces deux pièces produites en liasse sont un photostat des feuilles du cahier tenu par le bureau de pilotage de Québec pour enregistrer les absences durant la saison de navigation.

Q Maintenant, monsieur Maheux, je vous ai demandé, n'est-ce pas, d'apporter en particulier le dossier du pilote qui nous concerne en ce moment.

R Pas pour ce matin.

Q A tout évènement, vous êtes au courant du dossier du pilote concerné?

R Oui monsieur.

Q En regard des jours d'absence qui apparaissent à son record durant les trois dernières années, est-ce que dans tous les cas vous êtes en mesure de dire que le pilote a demandé et obtenu la permission de s'absenter?

R D'après mes connaissances, parce que ce n'est pas à moi qu'il l'a demandé, ce pilote-là s'est plaint de rhumatismes, enfin, de certains malaises, et puis il a eu la permission pour toute l'année, avec, je crois..... je comprends qu'il y a eu entente avec le bureau de la Corporation, aussi, pour le rémunérer suivant ce qu'il gagnait, et puis, c'est la façon, d'après moi, qu'il a eu tant d'absences.

Q Est-ce qu'au cours de ces trois années, et en regard des absences qui apparaissent au dossier, le bureau ou les autorités supérieures, si tel est le cas, ont jugé à propos d'obtenir un examen

médical de ce pilote?

R Oui, je me rappelle que sur son dossier, nous avons la preuve qu'il ait passé un examen médical, mais je ne pourrais pas dire que ce certificat-là mentionne, si vous voulez, qu'il soit malade.

Q Je n'ai pas compris.

R Je me rappelle qu'il y a un certificat médical, qu'il y a eu un examen de passé, mais tant qu'au résultat, je ne pourrais pas affirmer que le médecin l'a trouvé malade.

En somme, je crois que dans ce cas-là, c'était un homme assez âgé, et puis, surtout durant ces périodes-là, il était veuf, alors, pas grande obligation familiale, si vous voulez - ça, c'est mon interprétation, je ne voudrais pas que vous croiriez qu'il m'a confié ses idées, mais je crois qu'il était satisfait de gagner moins que les autres, en travaillant moins que les autres, parce que ses besoins étaient moindres.

En somme, c'est un petit peu ça; du moins, c'était mon idée personnelle.

Q Maintenant, dans le cas d'absences répétées, ou de congés demandés répétés, pour cause de maladie ou de malaises, ou, appelez ça comme vous voudrez, est-ce que le surveillant, ici, à Québec, prend sur lui de faire examiner périodiquement par un médecin le pilote concerné, pour déterminer sa condition physique et sa capacité de remplir les fonctions qu'il doit remplir?

R Certainement pas périodique; il peut y avoir examen, mais pas régulier. On accepte le rapport du médecin qui le signe, qui le traite, si vous voulez, comme étant juste.

Q Vous rappelez-vous que dans le cas de ce pilote particulier, numéro 49, le bureau ici, à Québec, ou les autorités à Ottawa aient demandé un examen médical par un médecin indépendant, choisi par l'autorité du pilotage?

R L'examen médical dont j'ai référé tout à l'heure a été fait par le département de la Santé National.

Q En quelle année cet examen a-t-il eu lieu? Vous rappelez-vous?

R Je n'ai pas le dossier, mais disons ..... mil neuf cent soixante (1960), je suppose; mil neuf cent soixante (1960)ou mil neuf cent soixante et un (1961). Je ne pourrais pas préciser.

Q Ne s'agissait-il pas d'un examen que doit subir un pilote qui a atteint l'âge de 60 ans, à ce moment-là?

R Ca peut arriver; là, je ne peux pas l'affirmer.

Q Maintenant, vous n'avez pas de souvenir, sujet à correction en vérifiant vos dossiers, qu'il y a eu examen médical durant les trois dernières années, ou du moins les deux dernières années, mil neuf cent soixante-trois (1963) et mil neuf cent soixante-deux (1962), de ce pilote en particulier?

R Il me faudrait consulter le dossier.

Q Pouvez-vous le faire et nous donner la réponse?

R Certainement.

Q Maintenant, je vous réfère au numéro 66, et vous verrez, en regard du nom de ce pilote, que dans l'année mil neuf cent soixante-deux (1962), les jours d'absence se chiffraient à 108 jours. Etes-vous en mesure de nous dire quelle est l'explication de ce nombre qui est au-delà de la normale?

R Là encore, il y a eu production de certificat médical.

Q L'examen par le médecin du pilote lui-même, ou par...

R Par le médecin du pilote lui-même.

Q Que vous avez accepté, sans avoir un examen par un médecin choisi par le bureau?

R C'est-à-dire que le bureau a accepté, oui.

Q Maintenant, je vous réfère au pilote numéro 70, sur la liste, et j'attire votre attention sur le fait que pendant les années mil neuf cent soixate et un (1961) et mil neuf cent soixante-deux (1962), ce pilote a eu, dans un cas, 100 jours, et dans l'autre cas 116 jours d'absence. Y a-t-il, dans le cas de ce pilote, une raison particulière pour ces jours d'absence?

R Maladie, certifié par certificats ou non, dans tous les cas, non, mais dans plusieurs cas, ce pilote a produit des certificats médicaux comme quoi il était obligé de s'absenter.

1
2 Q Quand un pilote demande un congé
3 pour raisons médicales ou autres, est-ce qu'il y a un
4 record tenu dans vos livres, soit le livre des effectifs
5 ou ailleurs, indiquant la raison de la demande, les
6 dates pour lesquelles ces congés ont été accordés?
7 R Je regrette, nous n'avons pas ces
8 registres.
9 Q Vous ne gardez pas de records de
10 ces demandes?
11 R Non. La seule chose, quand on a
12 un certificat médical, il est mis sur la filière du
13 pilote concerné, mais ça finit là.
14 Q Maintenant, toujours en regard du
15 pilote numéro 70, est-ce qu'il s'agit là d'un des
16 pilotes dont vous nous avez parlé au cours de votre
17 témoignage hier?
18 R Oui monsieur.
19 Q Comme étant un qui à plusieurs
20 reprises aurait refusé de prendre un navire quand il y
21 avait été affecté?
22 R ..... c'est-à-dire que hier, si je
23 me rappelle bien, j'ai mentionné que dans ce cas-là,
24 il était question..... que la dernière absence était
25 une suspension, si vous voulez, automatique; c'est-à-
26 dire que j'avais pris sur moi, comme mesure discipli-
27 naire, d'enlever la licence, parce qu'il avait refusé -
28 mais je ne crois pas avoir mentionné qu'on l'avait
29 arrêté tellement souvent, quoiqu'en fait, on l'a arrêté
30 à quelques reprises, mais la majorité de ses journées

d'absence ont été invoquées par lui-même, comme étant de la maladie.

Q Maintenant, monsieur Maheux, j'imagine que, la nature humaine étant ce qu'elle est, dans certains cas, vous pouvez, sans manquer de charité, avoir quelques soupçons en regard des demandes qui vous sont faites pour congé, surtout lorsque ces demandes sont répétées?

R Oui.

Q Lorsque vous avez de tels soupçons, est-ce que de votre propre chef, ou sur la demande des autorités de pilotage, il y a une enquête de faite?

R D'abord, je ferai remarquer que je suis intérimaire seulement depuis le mois de mai...

Q Je vous parle de votre expérience passé.

R Mon expérience passée...

Q Et ne considérez pas mes remarques comme aucune critique adressée à votre égard?

R Non. Même si on a des soupçons, on donne le bénéfice du doute, en général, généralement.

Q Alors, vous avez pensé - vous n'avez pas souvenir que durant les quelques vingt années, je crois, que vous êtes au bureau de Québec, il y ait eu d'enquêtes de faites en regard de pilotes dont les absences étaient prolongées et répétées?

R Oui, j'ai eu connaissance que dans certains cas on a enquêté; on a envoyé, par exemple, un pilote qui se disait malade, passer des examens

médicaux au département de la Santé National.

A part ça, tant qu'au congé proprement dit, il n'y a pas moyen de vérifier si le congé est abusif ou non, c'est-à-dire, si on abuse de cette permission-là ou non.

En général, en autant que moi je suis concerné, et je pense bien, les autres avant moi, quand un pilote nous demande congé, on lui accorde.

Il peut arriver que le même pilote profite plus souvent qu'à son tour de ces permissions-là, mais en général, je ne crois pas que dans l'ensemble on abuse tellement de ces congés. C'est plutôt de la maladie, et dans les cas de maladie, on accepte ordinairement le certificat médical du médecin du pilote, à part quelques cas comme le 70, là, qui.....

Q Maintenant, vous dites que vous acceptez le certificat médical comme justifiant la demande de congé ou d'absence, mais le certificat médical que vous acceptez ainsi comme une justification n'est pas, dans certains cas, une raison suffisante pour vous de faire enquête sur la capacité physique du pilote concerné de faire son travail?

R Je vous dis que c'est arrivé dans quelques cas que nous ne nous étions pas tenus seulement au certificat du médecin du pilote, que dans certains cas, on a forcé le pilote à aller passer un examen médical devant le département de la Santé National.

Q Est-ce que cet examen médical était

aux fins de vérifier si le pilote était réellement malade, ou si le pilote était en mesure de remplir ses fonctions de pilote?

R Dans la majorité des cas où on envoyait un pilote passer un examen médical au département de la Santé National, c'était pour vérifier son état de santé, et si vous voulez, confirmer le certificat de son médecin de famille.

Q Et non pas pour vérifier si sa condition physique était telle qu'il serait préférable qu'il ne continue plus à exerçer son métier de pilote?

R Je crois même qu'avec le certificat médical, ça servait pour les deux fins: savoir s'il était réellement malade, ou si son état physique lui permettait, dans le cas que vous m'avez cité tout à l'heure, dans le cas du numéro 38, c'est justement un cas où le pilote est allé passer un examen médical au département de la Santé National, et que les médecins ont recommandé qu'il soit toujours arrêté, c'est-à-dire qu'il ne travaille pas, et c'est à la suite de cette recommandation-là qu'il a été obligé de remettre sa licence.

Q Maintenant, je voudrais en revenir aux quatre accidents ou incidents, plutôt, que vous avez revus hier, et si vous voulez avoir l'obligeance de garder vos dossiers devant vous, vous pourrez peut-être répondre plus facilement aux questions. Voulez-vous d'abord garder devant vous le dossier concernant l'incident d'un pilote qui a été rapporté comme étant

ivre aux Escoumains, lorsqu'il est monté à bord de son navire, et je crois que c'est le premier incident que vous nous avez mentionné?

R .....

Q Il s'agissait du navire Arrow, je comprends?

R Oui.

Q Maintenant, vous ne nous avez pas dit, hier, si avant cet incident particulier, dans le cas de ce pilote, il y avait eu des incidents semblables, d'après votre dossier?

R .....

Q Voulez-vous vérifier et nous dire s'il y avait eu, dans le passé, avant cet incident particulier, des plaintes de portées contre ce pilote, pour ivresse, ou si une telle condition avait été notée par vous-même, dans les cas précédents?

R Il ne semble pas y avoir autre chose sur son dossier. Je ne vois rien d'autre.

Q Vous n'avez rien d'autre. Passons maintenant au cas du deuxième, je crois que c'était le cas de l'échouement du Oak Hill, et du Continental Trader. Vous nous avez dit que dans le cas du Oak Hill, l'accident était arrivé à Lauzon le vingt-cinq (25) août mil neuf cent soixante-deux (1962). Je comprends que le pilote était embarqué à Québec, n'est-ce pas, et que le navire était en descendant. Est-ce exact, d'après votre dossier?

R Apparemment, oui, il était en des-

cendant, justement, de Montréal.

Q En d'autres termes, l'accident est arrivé à peu près cinq à dix minutes après le départ de Québec?

R Peut-être.

Q Voulez-vous vous référer maintenant à l'article 19, sous-paragraphe 4 du règlement général de la circonscription de pilotage de Québec, qui dit ceci:

"Le surintendant, s'il a des motifs raisonnables de supposer qu'un pilote a été sous l'empire de boissons ennivrantes ou de narcotiques pendant qu'il était de service, peut rayer immédiatement son nom de la liste des affectations et il doit faire une enquête approfondie à ce sujet et présenter à l'autorité un rapport de ses conclusions."

Etes-vous au courant si en fait, immédiatement après l'accident du vingt-cinq (25) août, une enquête avait été faite par votre bureau, par le surveillant?

R Je le crois, mais j'aimerais beaucoup mieux que le surintendant du temps vous explique lui-même ce qu'il avait fait.

Q Alors, ceci ne relève pas, par conséquent, de votre connaissance personnelle?

R J'ai eu connaissance, mais je ne peux pas dire exactement ce qui s'est passé, et j'aimerais beaucoup mieux que la personne en question vous

réponde lui-même.

Q Il s'agit du surveillant qui vous a précédé?

R Absolument.

Q Le capitaine Allard, je crois?

R Oui monsieur.

Q Comme surveillant intérimaire, pouvez-vous me dire, d'après votre expérience passée et l'expérience que vous avez depuis trois ou quatre mois maintenant, comment, en pratique, ce règlement est appliqué et interprété? J'attire votre attention particulièrement sur le fait que l'article dit: "Le surintendant peut rayer immédiatement." En pratique, dans une circonstance comme celle-ci, tel que prévoit le règlement, est-ce que vous allez rayer toujours ou non, et quelle est la pratique suivie?

R D'abord, je pense bien que j'ai mentionné que dans d'aucune circonstance, ou qu'il peut arriver quelques fois que les commis refusent de laisser embarquer un pilote parce qu'ils le croient plus ou moins en état d'embarquer, et qu'ils lui suggèrent, ou même qu'ils le changent eux-mêmes de tour avec un autre, qui est consentant, naturellement.

Alors, dans ces cas-là, ça ne va pas ni à la connaissance ni aux oreilles du surintendant; ça demeure dans le bureau de "despatching".

Q Est-ce que je dois comprendre, par conséquent, que si la décision est prise par le commis de ne pas laisser partir le pilote, à cause de son

1

2 état, un rapport n'en est pas fait au surveillant?

3 R Il arrive quelques fois que...

4 Q ... ce qui, évidemment, empêche

5 le surveillant de faire l'enquête approfondie dont parle

6 ce règlement?

7 R Je vais vous dire: Si le commis,

8 du moins, parce que j'ai été commis moi-même suffisam-

9 ment longtemps pour en parler - si le commis pense

10 qu'il y a abus de la part, par exemple, si, supposons

11 que je donne une chance à un quelqu'un, et puis que

12 plus tard je m'aperçois que ce quelqu'un là veut profiter

13 de ma façon de procéder, je n'hésiterai pas aucunement,

14 et je ne crois pas que les commis hésiteraient à le

15 porter à l'attention du surintendant.

16 Q J'attire votre attention, monsieur

17 Maheux, sur le fait que vous nous parlez d'un cas qui

18 est un peu différent de celui que couvre le règlement

19 19-4; vous nous parlez d'un cas que couvre le règlement

20 19-3, qui dit que en général, le surintendant, s'il a

21 des motifs raisonnables de supposer que les facultés

22 d'un pilote à la veille d'être de service sont affaiblies

23 par suite de l'usage de boissons ennivrantes ou de

24 narcotiques, doit immédiatement rayer son nom de la

25 liste des affectations et faire une enquête approfondie,

26 ce qui semblerait vouloir dire qu'il n'y a pas de

27 lattitude de laisser au surintendant, à ce moment-là.

28 Est-ce que vous comprenez cet article-là de la même

29 façon?

30 R Je comprends que le surintendant

a le droit de le rayer, qu'il peut le faire, et qu'en

fait, ça se fait; mais, en autant que le surveillant est avisé.

Mais si le surveillant n'estpas avisé, il ne peut pas prendre la décision.

Q C'est franchement ce à quoi je veux en venir. Je veux savoir quelle est la pratique suivie, puisque nous référons à l'article 3, est-ce que cet article est appliqué de façon rigoureuse comme étant uneobligation pour le surintendant d'agir, ou si malgré l'article le surintendant ou les commis concernés, dans certains cas, agissent, et dans d'autres cas ne le font pas?

R Ordinairement, le nom est rayé de la liste, et puis, le pilote doit voir le surintendant qui fait son enquête, et puis qui..... condamne assez régulièrement - c'est-à-dire, pas, "régulièrement" mais..... qui condamne le pilote qui estpris en défaut.

Le surintendant, à Québec, a l'autorité de condamner un pilote, de le mettre à l'amende, et puis, tous les cas sont référés au ministère, à Ottawa.

Q Maintenant, monsieur Maheux, je désirerais vous référer au règlement numéro 23, sous-paragraphe 2, qui se lit comme suit:

"Lorsque, à un moment quelconque, le surintendant a lieu de croire que l'aptitude d'un pilote est diminuée par suite d'un défaut de vue, ou d'ouïe ou de toute autre incapacité physique ou

mentale, il peut, avec l'approbation de l'autorité, lui ordonner de subir un ou plusieurs examens, pratiqués par des médecins nommés par l'autorité, et le pilote ne sera pas affecté au service tant que l'autorité n'aura pas la certitude qui les apte à exerçer ses fonctions."

Est-ce que, dans les dernières années, disons, dans les dernières cinq années, il y a eu des cas où ce règlement a été appliqué, à votre connaissance, dans le district de Québec?

R Au meilleur de ma connaissance, oui.

Q Et vous rappelez-vous du nombre de fois que ce règlement a été invoqué?

R ..... non.

Q Si vous référez à la liste exhibit 644, qui donne la liste des pilotes depuis les derniers trois ans, y compris mil neuf cent soixante (1960), y a-t-il des cas où à l'égard d'un pilote quelconque, de nommé dans cette liste, ce règlement a été invoqué?

R .....

Q D'après votre souvenir?

R .....

Q Je ne veux pas dire que le pilote, nécessairement, a vu sa licence suspendue, mais où l'on a invoqué l'article pour déterminer s'il y avait lieu ou non de révoquer sa licence.

R C'est certainement le cas du numéro 16.

Q Mais, dans le cas du numéro 16, si ma mémoire est bonne, c'est après les deux accidents

qui sont arrivés les vingt-cinq (25) août et cinq (5) septembre mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Je crois qu'il y a eu d'autres examens avant ça, avant ces examens-là - j'entends, examens passés par le ministère, par l'autorité du Pilotage, si vous voulez, dans le cas dunuméro 16.

Q Y en a-t-il un autre cas?

R Je ne sais pas, je suis après regarder ça, là..... je crois bien que le 49 est dans le même cas..... le 70..... je ne pourrais pas dire pour le 80, je ne sais pas.

Q A tout évènement, il est bien clair que dans tous ces cas que vous venez de mentionner, les licences concernées n'ont pas été suspendues ou révoquées, sauf dans le cas du numéro 16, après les deux accidents que nous connaissons?

R Non, mais seulement, leurs noms ont été rayés de la liste pour une période déterminée, du moins jusqu'à temps que leur examen médical confirme qu'ils puissent travailler ou non.

Q Maintenant, est-ce qu'il est arrivé dans votre expérience qu'à la suite d'examens médicaux ou autres d'un pilote, l'on ait changé sa classe? Par exemple, un pilote de la classe A aurait été...

R Mis dans la classe B.

Q ... déclassifié, si je peux dire, et mis dans la classe B. Est-ce que ceci est arrivé, à votre connaissance?

R Oui, au moins à deux reprises: un B

a été reclassifié C, et assez dernièrement, un A a été reclassifié B.

Q Et dans quelles circonstances ces décisions ont-elles été prises?

R .....

Q Ce que je veux dire par là: Est-ce à la suite d'accident ou à la suite d'un examen qui aurait été demandé par les autorités non satisfaites des services du pilote concernée?

R A la suite d'accident.

Q En d'autres termes, est-ce qu'il serait juste de dire que ces mesures dont nous venons de parler, dans tous les cas, auraient été prises après l'accident plutôt qu'avant?

R Après l'accident.

O Et particulièrement dans le cas du numéro 16, après accident, on s'est bien aperçu que le pilote n'avait pas la capacité requise, physique ou mentale, de faire son travail.

R 16 ou 10?

Q 16.

R Ah, 16, oui, très bien, oui.

Q Monsieur Maheux, vous nous avez produit une liste des aspirants-pilotes ou apprentis-pilotes, plutôt?

R Des apprentis-pilotes.

Q Est-ce que vous avez également de disponible une liste des aspirants apprentis-pilotes dans votre circonscription?

R J'ai ce qui reste de l'ancienne liste;

je ne l'ai pas avec moi, c'est au bureau.

Q Pouvez-vous nous dire combien il existe, à l'heure actuelle, sur votre liste, d'aspirants apprentis-pilotes?

R Ca fait trop longtemps que je l'ai vue pour vous donner un chiffre.

Q Est-ce que vous avez une liste à date, à tout évènement?

R Je suis sous l'impression que oui.

Q Est-ce que vous pouvez nous préparer cette liste - plutôt, copie de cette liste-là, et la produire comme exhibit 656.

R Oui monsieur.

Q Une dernière question, monsieur Maheux: On vous a demandé, hier, de vérifier en regard de la pièce 589 que je vous demanderais de garder devant vous...

R Mais ce que je n'ai pas pu vérifier; je suis arrivé hier soir à cinq heures, au bureau, le comptable était parti chez lui, et ce matin, attendu qu'il avait été demandé à la Cour, il s'est rendu ici directement.

Alors, même si j'ai été au bureau ce matin, je n'ai pas pu vérifier ces chiffres-là à cause de l'absence du comptable.

Q Je vois que vous avez devancé ma question, mais que vous n'avez pas la réponse.

R Je n'ai pas la réponse, je n'ai pas fait de vérification.

1
2 Me MARC LALONDE, c.r.,
3 pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
4 Q Monsieur Maheux, à votre connaissance,
5 est-ce que l'Association des Pilotes ou la Corporation
6 des Pilotes a jamais fait des pressions sur l'autorité
7 locale de pilotage pour empêcher que des mesures disci-
8 plinaires soient prises?
9 R Vous voulez dire...?
10 Q Contre un pilote?
11 R Vous voulez dire, que la Corporation
12 a fait des représentations pour empêcher les mesures
13 disciplinaires? Non, pas à ma connaissance.
14 Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
15 pour la Can. Merchant Service Guild:
16 Q Monsieur Maheux, vous avez parlé de
17 cette période de dix heures de repos entre les affec-
18 tations. Voulez-vous dire à la Commission à partir de
19 quel temps vous comptez cette période de dix heures de
20 repos?
21 R .....
22 Q Est-ce que vous la comptez à partir
23 du moment que le pilote quitte le dernier navire qu'il
24 a piloté?
25 R Oui, c'est-à-dire, quand il arrive
26 au bureau, là, on met son nom sur la liste, puis.....
27 Q En d'autres mots, si ce pilote
28 doit voyager pour se rendre chez-lui, on ne tient pas
29 compte de ce temps-là?
30 R Non monsieur, non monsieur, ce n'est

1
2 pas tenu compte, ce temps-là.
3 LE PRESIDENT:
4 Q Alors, prenons le cas du pilote
5 qui arrive de Chicoutimi et qui doit revenir chez lui.
6 Quand comptez-vous son dix heures de repos?
7 R Votre Seigneurie, j'ai dit hier
8 que dans le district de Québec, il n'était pas tellement
9 question des dix heures de repos, et puis que ça arrivait
10 très rarement qu'un pilote avait..... avait beaucoup
11 plus que dix heures de repos, excepté peut-être à
12 l'automne, alors qu'ils voyagent deux, qu'il y a un surcroît
13 de travail; mais là, ça peut arriver, mais je ne me
14 rappelle pas qu'à Québec un pilote ait demandé ses dix
15 heures parce qu'ils ont toujours plus que leur dix
16 heures.
17 Q Le seul cas où ça pourrait se présen-
18 ter, c'est le cas où un pilote arriverait à Trois-Ri-
19 vières, et il ne veut pas prendre un tour en descendant.
20 R Ca arrive dans le district de
21 Montréal, de Québec à Trois-Rivières. Ils exigent leur
22 dix heures parce qu'ils sont moins nombreux, et tout
23 dépend de la quantité de travail qu'ils ont.
24
25 Ca arrive que le pilote demande ses
26 dix heures, et si on peut lui donner, on lui accorde.
27 Mais comme je disais à monsieur Langlois, le temps du
28 voyagement n'est pas considéré.
29 Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
30 pour la Can. Merchant Service Guild:

Je ne crois pas que le témoin ait répondu complètement à question posée par Votre Seigneurie.

Q Qu'est-ce qui arrive dans le cas de Chicoutimi, par exemple?

R Dans le cas de Chicoutimi, le pilote embarque tout de suite, même s'il n'a pas ses dix heures, parce que dans le cas de Chicoutimi, attendu qu'il n'y a pas de station de pilotage là, il ne peut pas se faire remplaçer - il peut, s'il veut, il faut qu'il prépare sa demande avant d'arriver à Chicoutimi même, parce qu'il va certainement y avoir du délai.

Mais par contre, s'il y en a à Port Alfred et qu'ils veulent se faire remplaçer, il peut tout simplement, par radio-téléphone, demander à Saguenay Shipping, qui représente le bureau des pilotes, si on veut, pour avoir un pilote; et s'ils en ont un, là, ils vont certainement l'envoyer, et il aura ses dix heures de repos.

Q Quand vous dites qu'il représente le bureau des pilotes, ils font vos messages?

R Oui.

LE PRESIDENT:

Q Est-ce que je comprendsqu'à Chicoutimi ou à Bagotville, lorsque le pilote arrive avec un navire, il reste sur le navire pour le retour, ou s'il prend le premier navire qui est en partance?

R Il peut faire les deux à Chicoutimi,

mais pas à Port Alfred. A Port Alfred, ils suivent un tour: Le premier arrivé, le premier parti. Il ne garde pas son navire.

Mais à Chicoutimi, dans certains cas, il est forcé de le garder, parce qu'ils ne vont même pas au quai, les barges à l'huile qui déchargent la cargaison au large, alors, c'est assez difficile pour eux autres de débarquer.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

Q Et la question est réglée au port de Chicoutimi, mais le même problême peut se poser au port de Port Alfred?

R Absolument.

Q Maintenant, est-ce que je vous ai bien compris lorsque je vous ai dit tout à l'heure que le cas ne se présentait pas tellement pour Québec, parce que les pilotes ne s'étaient pas réclamés de cette période de dix heures? Est-ce que ç'a été votre réponse?

R Si vous parlez du district de Québec, j'ai dit tout à l'heure que le cas ne se présentait pas parce que nous avions toujours suffisamment de pilotes pour que ces dix heures leur soient accordées amplement.

Q Mais toujours, ne tenant pas compte du temps pris pour voyager?

R Ah non, ça c'est entendu que ce temps-là, on ne le compte pas.

Q Maintenant, au sujet des pilotes de classe, est-ce qu'il vous arrive d'avoir à demander à un pilote de la classe C de piloter un bateau de la classe B?

R Ca peut être arrivé, mais ce n'était certainement pas volontairement.

Il peut arriver qu'un pilote de la classe C ait embarqué sur un classe B, et même un classe B sur un A, mais certainement pas avec connaissance de cause. Il peut arriver qu'il y ait eu un mélange quelconque, une erreur, et quand le pilote est à bord..... coudons, je crois que le capitaine ou la compagnie, ou enfin, ils aiment autant avoir les services d'un classe C ou d'un pilote classé plus bas qu'il ne devrait, et ne pas subir de retard.

Alors, il continue sa route.

Q Si je comprends bien, comme ça, les Armateurs, dans un cas comme ça, se contentent d'un pilote de classe inférieure?

R Ils pourraient le réclamer, s'ils voulaient attendre.

Q Est-ce que l'inverse se produit? Est-ce qu'il arrive que des pilotes de la classe A soient demandés à piloter des bateaux de la classe B?

R Oui, très souvent; d'ailleurs, la liste est faite dans la classe B, et le pilote concerné, que ce soit un A, un B ou un C, en suivant sa classe, - c'est-à-dire, pour me définir, c'est qu'un

pilote de la classe A, par exemple, est affecté à des bateaux de dix mille tonnes, alors, vous avez le cas de dix mille tonnes, il peut les faire, il peut même en faire de quinze mille, mais le pilote de la classe B qui serait appointé pour un bateau de sept mille cinq cent, il a droit de faire tous les bateaux en bas de sept mille cinq cent. Ca arrive souvent qu'un pilote de classe A va piloter un bateau B, ou même dans la classe C.

Q Qu'est-ce qui arrive dans le cas de la rémunération additionnelle? Est-ce que le pilote en question la perd?

R Le pilote en question, s'il n'y a pas droit, elle n'est pas chargée.

Q Tout de même, c'est lui qui l'absorbe.

LE PRESIDENT:

Q C'est-à-dire, qu'il n'y aurait pas droit parce qu'il ne pilote pas un bateau de classe A.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r., pour la Can. Merchant Service Guild:
Votre Seigneurie, il perd un tour d'une classe qui lui aurait donné davantage.

LE PRESIDENT:
Et l'autre va le faire à sa place, et ça va tomber dans le fonds commun.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r., pour la Can. Merchant Service Guild:

Maintenant, cette rémunération, si je comprends bien, ne va pas dans le fonds commun, elle bénéficie au pilote qui fait le pilotage.

Q Maintenant, qu'est-ce qui arrive dans le cas d'un pilote de la classe B qui fait un bateau de classe A? A-t-il une rémunération additionnelle?

R Je comprends que la charge additionnelle n'est pas chargée pour le pilote même, elle est chargée suivant le tonnage du navire. Alors, même s'il y a eu un B à bord d'un bateau de la classe A, la charge est quand même faite.

Q Maintenant, au sujet des absences, vous avez été questionné par Me Brisset sur les enquêtes faites en cas d'absences pour lesquelles vous pourriez avoir certains soupçons. Est-ce qu'il n'est pas exact qu'en cas d'absences pour raisons présumées de maladie, que dans tous les cas, vous exigez un certificat médical pour une absence dépassant six jours, je crois?

R Certainement.

Q Ca se fait régulièrement?

R Oui.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Quand vous dites "maintenant," depuis quand?

R Disons, une couple de mois; je ne peux pas préciser, mais une couple de mois.

LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES.

1
2 Me JEAN BRISSET, c.r.,
3 pour la Féd. des Armateurs du Canada:
4 Si la Cour veut me permettre, j'ai une
5 question à poser à monsieur Maheux, que
6 j'ai oublié de lui poser.
7
8 LE PRESIDENT:
 Trèsbien.
9
10 Me JEAN BRISSET, c.r.,
11 pour la Féd. des Armateurs duCanada:
12 Q Monsieur Maheux, en rapport avec la
13 pièce 655, qui est un record des absences du pilote numéro 49, en
14 mil neuf cent soixante-deux (1962) et mil neuf cent soixante-trois
15 (1963) je voudrais attirer votre attention sur une note qui est
16 contenue au bas de la pièce, et je voudrais quevous la lisiez ici pour
17 le bénéfice de la Cour.
18 R D'abord, cette note-là a été marquée
19 par moi comme information au Ministère, parce que ces feuilles-là
20 ont été retransmises au Ministère assez dernièrement, et cette
21 note-là a été ajoutée dans ce temps-là, parce que je voulais expli-
22 quer la quantité d'absences du pilote. Alors, j'ai marqué là-dessus:
23 "Permission to work when he is able on account of sickness and age".
24 Q Quelle était la raison, la justification de
25 cette note que vous avez insérée sur la liste des absences?
26 R J'ai mis ça tout simplement pour l'in-
27 formation du Ministère, parce qu'il y avait eu une permission
28 d'accordée.
29 Q Est-ce que je dois comprendre que toutes
30 ces feuilles d'absences que vous gardez chaque année, en regard de

1 chaque pilote, sont transmises à l'autorité du pilotage, à Ottawa, à
2 un moment-donné?
3 R Non monsieur .
4 Q Et pour quelle raison...
5 R Le Ministère a toutes les feuilles de mil
6 neuf cent soixante-deux (1962), mais pas les années antérieures,
7 mil neuf cent soixante, mil neuf cent soixante et un, ils ne les ont
8 pas.
9 Q Alors, cette pratique de transmettre au
10 Ministère à Ottawa une copie des feuilles des absences, a été mise
11 en vigueur que depuis mil neuf cent soixante-deux (1962)?
12 R C'est-à-dire que c'est Ottawa qui m'a
13 demandé de lui fournir les absences. J'ai fait parvenir un photostat
14 de tous ces records-là, avec certaines notes, par exemple, men-
15 tionnant que quand un "x" était seul, que ce n'était pas une absence -
16 c'était une absence motivée, si on veut, ou permise par les règle-
17 ments. J'ai bien mentionné ça dans mon rapport à Ottawa, qu'en
18 tout temps qu'un "X" figurait seul, c'est-à-dire qu'il n'y en avait
19 pas au moins deux, j'ai l'assurance que - je présumais que c'était
20 une absence motivée par les règlements.
21 Et dans le cas d'autres pilotes que je me
22 souvenais, des raisons d'absences, je les ai mentionnées aussi,
23 par exemple, si je me rappelle bien, dans cette année-là, il y a eu
24 deux pilotes qui ont eu des décès dans leur famille. Alors, il se sont
25 absentés trois ou quatre jours, et j'ai bien marqué "Pour cause de
26 décès, congé pour cause de décès".
27 D'autres que je n'avais pas d'informations,
28 je ne les ai pas marqués, mais ceux que j'avais, je les ai marqués
29 Q Depuis mil neuf cent soixante-deux, alors,
30 que ces listes sont envoyées au Département à Ottawa, est-ce que

1
c'est envoyé à tous les mois ou seulement à la fin de l'année.

R Je l'ai envoyée seulement une fois, et je n'ai pas d'instructions d'en envoyer d'autres. J'en enverrai si on m'en demande; si on ne me les demande pas..... j'envoie tout simplement un rapport d'absences à tous les mois, disant: il y a eu tant de pilotes effectifs suivant la méthode demandée par Ottawa, puis j'envoie ça en même temps qu'on envoie les rapports du gain, et enfin, du trafic.

Q Et non pas un rapport détaillé en regard de chaque pilote?

R Oui monsieur.

LE PRESIDENT:

Q C'est un rapport de statistiques que vous envoyez?

R Oui monsieur, excusez, oui Votre Seigneurie.

RE-INTERROGE par Me M. JACQUES, pour la Commission:

Q Afin qu'il n'y ait aucun malentendu quant au dispatching des pilotes, il a été produit sous la cote 642 les règles du dispatching pour les pilotes de Québec-Les Escoumins. Maintenant, je vous montre l'exhibit 565, qui a été déposé à Montréal, et qui s'intitule: "Règlements pour l'administration du tour de rôle pour les pilotes du district de Montréal-Québec". Voulez-vous en prendre connaissance et me dire si ce sont les règles que vous appliquez au dispatching des pilotes de Québec-Trois-Rivières?

R Oui monsieur.

Q C'est ça?

R Oui monsieur.

Q La liste des absences qui a été déposée sous la cote 644 couvre, je crois, les suspensions de licence?

R Oui, toutes les absences sont incluses.

Q Peu importe le motif de l'absence?

R Oui.

Q Voulez-vous expliquer à la Commission l'effet pratique de l'enlèvement du nom du pilote sur la liste de tour?

R .....

Q C'est apparemment considéré comme une mesure disciplinaire?

R Oui.

Q Est-ce que le seul fait d'enlever le nom de la liste du tour, ça empêche le pilote de piloter?

R Oui.

Q Est-ce qu'il y a d'autres conséquences qui se rattachent à ça?

R Si son nom est enlevé de la liste, il va certainement perdre des tours et il va perdre du gain.

Q Il va perdre du gain parce qu'il ne fait pas de tour?

R Oui.

Q Maintenant, lorsqu'un pilote est suspendu pendant un certain temps, est-ce qu'il a le privilège de reprendre ses tours?

R Non monsieur, pas s'il est suspendu.

Q Pas s'il est suspendu. Alors, s'il est suspendu à quarante (40) tours, par exemple, et lorsque l'on lui remet sa licence, la moyenne des tours est de cinquante (50) tours, est-ce qu'on lui permet de rattraper le temps perdu?

1 R Non monsieur.
2 Q Alors, il reste toujours...
3 R Il recommence à cinquante (50), au lieu
4 de recommencer à quarante (40) qu'il avait précédemment.
5 Q Pardon?
6 R Il recommence à cinquante (50), si la
7 moyenne est de cinquante (50) quand il revient au devoir, il recom-
8 mence à cinquante (50) et non à quarante (40).
9
10 LE PRESIDENT:
11 Q Alors, on lui donne dix tours pour lesquels
12 il ne sera pas payé?
13 R Oui.
14 Q De façon à ce que son nom apparaisse...
15 R Il a été suspendu; s'il reprend ses tours,
16 ça ne sera pas une punition.
17
18 Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
19 Q Ce ne sera pas une punition?
20 R Non.
21 Q Alors, vous le remettez à cinquante (50)
22 pour que sur la liste des tours, lorsque vous faites la refonte de la
23 liste, le matin, il ne vienne pas toujours en tête de liste?
24 R Non, il ne vient pas en tête de liste.
25 Q C'est pour ça que vous lui donnez cin-
26 quante (50) tours?
27 R C'est parce qu'il a été suspendu, surtout.
28 Q Il a été suspendu, mais vous lui donnez le
29 nombre de tours moyens?
30 R Oui.

Q Pour que son nom n'apparaisse pas toujours en tête de liste lorsque vous faites la refonte de la liste?

R Absolument.

Q Lorsque vous étiez commis, est-ce que ça vous est arrivé souvent à vous de permettre que deux pilotes dont le premier, par exemple, vous semble en état d'ivresse, de changer de tour avec le deuxième - avec un autre pilote?

R Ca m'est arrivé.

Q Est-ce que ça vous est arrivé souvent?

R Quelquefois.

Q Vous avez été commis combien d'années?

R ..... pas loin de trente ans.

Q Est-ce que ça arrivait que vous consentiez à cela une fois par semaine?

R Oui. Je n'ai pas de statistiques là-dessus, mais j'admets que ça se pratiquait, ça se pratique encore, d'ailleurs, même si on est au courant, il faut admettre que ça peut se pratiquer; et donner des statistiques une fois par semaine ou une fois par mois, c'est aller trop loin; je ne suis pas en mesure de vous le donner, mais ça arrivait, et ça arrive encore d'après mes connaissances.

Là encore, le commis a toujours la discrétion, il a toujours la latitude, s'il croit qu'il y a abus, de rapporter la chose au surintendant, et je vous affirme que ça se fait.

Q Maintenant, est-ce qu'il y a moyen de retracer si oui ou non ç'a été fait?

R .....

Q En se servant de vos dossiers, de vos records, de vos listes?

R Je peux vous dire qu'il y a eu des change-

ments de tour, mais je ne peux pas vous donner les raisons pour lesquelles ils ont changé de tour.

Il arrive assez souvent qu'un pilote, pour une raison quelconque, sans même venir au bureau, veule partir avant pour prendre un petit peu d'avance, pour avoir plus de temps à son tour, ou encore il demande à un autre pilote de prendre sa place pour que lui puisse terminer quelques travaux qu'il a commencés, quelque chose de même; les changements de tour, en autant que les deux parties s'entendent, consentent, c'est assez.

Q Quant au repos des pilotes, la période de dix heures, obligatoire, pour les pilotes du district de Québec-Les Escoumins, est-ce que vous êtes capable de dire à la Commission combien d'heures s'écoulent en moyenne, entre deux voyages? Vous nous avez dit que la moyenne des voyages d'un pilote pour le district de Québec, c'était : trois ou quatre par semaine?

R Oui.

Q Ca été corroboré par le témoignage du pilote Koenig; lui a dit: de trois à cinq.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Fédération des Pilotes:
Votre Seigneurie, sur cette question, le témoin a déjà répondu hier à une question quant à des moyennes d'absence des pilotes du tour de rôle, et il avait risqué une appréciation qui était de douze hommes absents comme moyenne, alors que les statistiques préparées par le Ministère et lui-même, tel qu'il a été démontré, démontraient que l'absence moyenne pour

le nombre de pilotes effectifs était considérablement inférieur à cette appréciation - je pense que les documents déposés devant la Commission, et de type statistiques donnent l'information suffisante à date pour déterminer à peu près le nombre d'heures entre chaque voyage, ou le nombre d'heures de la durée d'absences, ou encore si on désire une telle information, et qu'on trouve que les statistiques actuelles ne la donnent pas, qu'on les fasse compiler. Ces chiffres sont sur chaque carte de pilotage, les heures sont indiquées, et tout le reste.

Je pense que, quant à l'évaluation du témoin, sur une chose aussi complexe, et qui varie d'un bout à l'autre de l'année, d'un bout à l'autre de la semaine, avec les fluctuations dans le trafic, n'a que très peu d'intérêt, et si on veut l'avoir sincèrement, qu'on regarde soit les statistiques déjà déposées ou qu'on en fasse préparer.

LE PRESIDENT:

Evidemment, les réponses qui avaient été données hier, et les réponses que vous avez réussi à avoir en contre-interrogatoire ont réussi à prouver quelque chose à la Cour: c'est que les statistiques,

1
2 il ne faut pas s'y fier aussi. C'est juste-
3 ment pourquoi on fait enquête.
4 Alors, évidemment, sur le temps mini-
5 mum, le témoin peut répondre à la ques-
6 tion en disant ce sur quoi il se base, et
7 on pourra voir par la suite si son évalua-
8 tion est basée sur quelque chose, ou si
9 c'est tout simplement une évaluation sur
10 laquelle on ne peut pas se fier. Il pourra
11 le dire lui-même, aussi.
12 Me MARC LALONDE, c.r.,
13 pour la Fédération des Pilotes:
14 Merci, Votre Seigneurie.
15
16 LE TEMOIN:
17 R Je crois que c'est assez difficile, comme
18 la discussion l'a démontré, c'est assez difficile pour moi de spéci-
19 fier un nombre d'heures qui serait à peu près exact, attendu que
20 nous n'avons pas ces statistiques-là.
21 Mais, pour l'information de la Commis-
22 sion, je puis vous assurer que le Ministère à Ottawa serait certai-
23 nement en mesure de vous donner les heures exactes par la machine
24 I.B.M.
25 Me MAURICE JACQUES,
26 pour la Commission:
27 Q Maintenant, en vous fondant - envous
28 basant sur votre longue expérience dans le service, est-ce que vous
29 pourriez dire si la période de temps qui sépare deux voyages, je
30 parle, généralement, excède douze heures?

1
R Ah, il faudrait, ah oui.
2
Q Elle excède douze heures, à Québec?
3
R Généralement, oui.
4
Q Est-ce que, généralement, elle excéderait
5
vingt-quatre heures?
6
R Là, je suis moins en position d'affirmer
7
ça, mais je serais porté à croire qu'à Québec, que ça excède vingt-
8
quatre heures, aussi.
9
Q Il est possible, cependant, que ce soit
10
moins que vingt-quatre heures?
11
R Absolument.
12
Q Il est possible qu'un pilote...
13
R Soit quarante-huit heures, même soixante-
14
douze heures à Québec; tout dépend du trafic, enfin, il y a beaucoup
15
de raisons.
16
Q Et lorsque vous considérez votre liste
17
de tour de rôle, est-ce que vous vous attendez à ce que cette liste
18
soit épuisée rapidement?
19
R .....
20
Q Est-ce que, lorsque vous mettez le nom
21
d'un pilote qui revient de voyage, vous vous attendez à revoir ce
22
pilote-là pour un autre voyage dans la même journée?
23
R Dans le district de Québec, ça se présen-
24
te à peu près jamais, que le pilote parte dans la même journée, à
25
moins d'un pilote qui ait été retardé pour une raison quelconque,
26
par la maladie ou un congé, et qui arriverait à trois ou quatre heu-
27
res du matin, et qui demanderait, là: "Placez-moi en tour à neuf
28
heures".
29
Alors, lui, il est exposé à repartir dans
30
la même journée, et c'est de son plein consentement.

A part ça, je vous ferai remarquer que le règlement en question mentionne: dix heures.

Maintenant, il est bien mentionné qu'un pilote qui aurait eu dix heures de repos ne pourra refuser d'embarquer. Il n'est pas dit que le pilote ne pourra pas embarquer avant dix heures, en aucun temps, s'il se sent disposé, s'il se sent capable.

Là, encore, il y a une question d'interprétation - pas d'interprétation, mais de confort, ou de capacité pour un pilote qui est en retard, et qui arrive, disons, à deux heures du matin, et il sera en liste seulement à neuf heures, avec l'expectative de partir, disons, à deux heures dans l'après-midi, ou enfin, à trois ou quatre heures, mais certainement pas avant dix-heures.

Pendant cette période-là, de deux heures à neuf heures du matin, ça lui donne sept heures de repos; s'il le sait à l'avance, il va profiter de ces sept heures-là pour se reposer et repartir quand son tour viendra.

Après ça, ce pilote-là, on le voit deux fois dans la même journée.

Q Est-ce que c'est la règle générale, ça?

R Non, ça arrive très rarement qu'un pilote embarquera la même journée, toujours de Québec aux Escoumins.

Q Toujours de Québec aux Escoumins, non pas pour les pilotes de Québec - Trois-Rivières?

R Non.

Q Est-ce que ce n'est pas la pratique de vos commis de téléphoner aux pilotes et de leur donner leur rang

sur la liste de tour de rôle, et leur dire aussi le nombre de navires qu'ons'attend d'avoir dans la journée?

R C'est plutôt le contraire: c'est le pilote qui appelle et nous demande son tour, et l'expectative, ou le temps approximatif qu'il peut partir, surtout quand il devient assez près du départ, dans les premiers en départ, naturellement, il le demande.

D'ailleurs, la façon ordinaire que ça se produit, un pilote appelle: "Combien suis-je en tour?" S'il est dixième et qu'on a douze prospects, on lui dit qu'il est dixième et qu'il y a douze prospects, peut-être après-midi ou ce soir, ou peut-être suivant l'heure que le commis pense que le pilote va embarquer, il l'avise à ce moment-là.

Mais ordinairement, le pilote appelle, il suit son tour assez régulièrement; le commis n'a pas besoin de l'appeler, quoi qu'il arrive, que quand il n'appelle pas, que le commis l'appelle.

Q Maintenant, je crois que j'ai oublié de vous poser quelques questions sur les stations de signalisation le long du fleuve: Batiscan, Grondines, St-Nicolas, Québec, St-Jean, Québec Bridge, Portneuf, et je crois, Donnacona, aussi?

R Ca, c'est en hiver.

Q Voulez-vous expliquer comment ce système fonctionne, dans votre circonscription?

R St-Jean, Grondines et Batiscan sont des stations ouvertes vingt-quatre heures par jour, du 1er avril au 31 décembre. Ces stations-là rapportent les messages - les messages des navires, le montant et le descendant.

Ils donnent aussi la température à différentes heures de la journée, et puis, de qui on peut s'informer de

la température à n'importe quel temps de la journée.

Ces stations-là, naturellement, avisent les stations de pilotage; St-Jean avise Québec, et Grondines, ils avisent tous Québec, toutes ces informations-là, St-Jean, c'est parce qu'il n'est pas connecté sur le télétype, alors, ça vient par téléphone, et à Québec on l'envoie sur le circuit de télétype, à toutes les autres stations de pilotage.

Q Les autres stations, est-ce qu'elles sont reliées?

R Grondines n'est pas relié, mais Batiscan l'est.

Q Alors, Grondines...

R Grondines, les communications se font entre Grondines et Batiscan, seulement, et à ce moment-là, Batiscan l'envoie sur le circuit de télétype, que tel ou tel navire est passé Grondines en montant ou en descendant.

Q Maintenant, Quebec Bridge, Grondines et Donnacona?

R Ces stations-là servent aussi en hiver, pour donner les conditions de la glace, toujours la température, et surtout au printemps où les battures peuvent partir, enfin, ces gens-là, la majorité sont là depuis quelque temps, ils ont des cartes sur lesquelles nous avons fait des cercles à tous les demi-milles ou tous les quarts de mille, alors qu'ils nous donnent la visibilité.

Ces faits sont communiqués de Grondines à Batiscan, régulièrement, en hiver, par les mêmes employés qu'on a en été, du moins, il y en a un ou deux, suivant le cas, qui sont en fonction l'hiver.

Q Est-ce que dans les stations que vous venez de mentionner il y a des gens vingt-quatre heures par jour?

R Oui, à Grondines - St-Jean, Grondines et Batiscan.

St-Nicolas, malheureusement, il n'y a pas d'hommes vingt-quatre heures par jour. St-Nicolas, il y a des hommes à l'heure actuelle, de six heures du matin à huit heures du soir, seulement six jours par semaine.

Q Six jours par semaine?

R Oui.

Q Maintenant, les trois autres stations qui sont ouvertes l'hiver, est-ce qu'elles sont ouvertes l'hiver seulement: Quebec Bridge...?

R Donnacona ..... Quebec Bridge, oui, Quebec Bridge, c'est seulement l'hiver.

Donnacona et Portneuf, ce ne sont pas des stations du tout, seulement ce sont des endroits où il y a des observateurs, desgens qui, à force de le faire, deviennent plus ou moins au courant, mais qui nous donnent les conditions de la glace l'hiver, et la température.

Q Maintenant, ces observateurs qui sont à Portneuf ou Donnacona, est-ce que ce sont des employés du Ministère du Transport?

R Non monsieur. Ces employés-là, nous n'exigeons qu'une chose: c'est qu'ils nous appellent une fois par deux jours, à moins que la température change.

Je vais vous dire exactement: on les paie trois dollars ($3.00) par jour, alors c'est difficile de les avoir vingt-quatre heures en devoir.

Seulement, ils nous appellent régulièrement à tous les deux jours, c'est-à-dire que Portneuf appelle..... Portneuf appelle Québec, Cap Santé, c'est-à-dire, Donnacona appelle

1
2 Québec, et puis St-Jean, on n'a pas la température, là, St-Jean,
3 l'hiver, c'est complètement fermé; le Pont de Québec, laStation
4 du Pont de Québec est ouverte de six heures du matin à dix heures
5 le soir, l'hiver, elle, il y a toujours quelqu'un là, pendant ces
6 heures-là, mais à Portneuf et à Donnacona, ce sont tout simplement
7 des gens que nous rémunérons un peu pour nous tenir au courant des
8 conditions de la glace et de la température.
9 Q Lorsqu'un navire est en route dans le
10 fleuve, durant l'hiver, est-ce que des mesures spéciales sont
11 prises relativement à toutes ces stations-là?
12 R De ces stations-là, nous avons la tem-
13 pérature régulièrement, et puis, si par exemple, dans le cas où
14 Grondines, ou même à Grondines ou à Batiscan, l'hiver, ils ne sont
15 pas vingt-quatre heures par jour, c'est seulement pour une période
16 plus ou moins déterminée de temps que l'employé va là.
17 Q Maintenant, à Grondines et Batiscan,
18 lorsqu'un navire est en route dans le fleuve, est-ce que vous deman-
19 dez à vos employés de se présenter à leurs stations et de faire de
20 la surveillance?
21 R Certainement, on les demande, pour que
22 le navire, avant de partir de Québec, qu'il ait des informations de
23 Québec à Trois-Rivières, que le navire ait des informations des
24 conditions.
25 Q Et lorsqu'un navire descend le fleuve
26 de Québec, est-ce que vous avez vos employés à la station de St-
27 Jean, à ce moment-là?
28 R Non monsieur. Malheureusement,
29 St-Jean, nous n'avons rien du tout.
30 Q Lorsqu'un navire part de Québec et s'en

va dans le golfe, durant l'hiver, il n'existe rien pour lui rapporter les conditions de la glace?

R Excepté s'il y a d'autre navigation, il peut s'informer par radio-téléphone, ou s'il y a des brise-glace ou des bateaux du gouvernement qui sont dans la région, il peut communiquer par radio-téléphone, mais de terre et par le service des signaux, il n'y a rien.

Q Etes-vous au courant s'il y a des patrouilles R.I.N. dans le golfe, pour la glace?

R Oui.

Q Est-ce que votre bureau reçoit ces informations-là?

R Oui monsieur, deux jours en retard, mais on les reçoit.

Q Vous les recevez?

R On les reçoit par la malle; alors, on ne peut pas les recevoir aussitôt qu'elles sont faites, mais nous les recevons.

Q Est-ce que vous êtes au courant s'il y a des gens dont le titre est "Ice Observers", dans le golfe?

R Dans le golfe.... je ne pourrais pas dire, mais je suis positif qu'il y a des observations de faites par les avions, régulièrement, et que les résultats .....

Q Mais à part ça?

R A part ça, à terre, je ne crois pas - certainement pas sous notre juridiction.

Q Sans mentionner aucun nom, est-ce que vous pouvez dire si votre bureau a déjà requis qu'un pilote subisse un examen psychiatrique?

R En autant que je me rappelle, pour en avoir entendu parler, parce que..... il y a eu une fois une enquête publique tenue par un juge, qui a demandé à ce qu'un pilote soit examiné mentalement.

Q C'est le seul cas?

R C'est le seul cas.

Q Dans votre mémoire?

R Oui.

Q Je crois que vous avez des statistiques à nous fournir sur les "mouvages" dans le port de Québec?

R Oui monsieur, j'ai pris ça, je l'ai préparé aussitôt que possible.

LE PRESIDENT:

Q Vous avez parlé, monsieur Maheux, que c'est vous et votre bureau qui vous occupiez d'envoyer les pilotes, et les agents communiquaient avec vous pour les tours, etc.?

R Oui, Votre Seigneurie.

Q Relativement aux remorqueurs, est-ce que c'est votre bureau qui demande les remorqueurs?

R Non, Votre Seigneurie, ce sont les agents.

Q Vous n'avez rien à faire avec ça?

R Non, Votre Seigneurie.

Q La même chose pour les débardeurs?

R Non plus.

Q Vous ne vous en occupez pas?

R Non.

Q Je comprends que les administrateurs des différentes organisations de pilotage doivent s'absenter de temps à autre pour assister aux réunions du bureau de direction et à d'au-

tres devoirs se rapportant à leurs fonctions; estce qu'une permission vous est demandée à l'avance, chaque fois?

R Je ne pourrais pas appeler ça "permission", mais on nous avise qu'il y aura assemblée ou qu'il y aura absence de la part d'un directeur, à l'avance.

Q Parce que je comprends qu'ils peuvent les premiers en tour de rôle?

R Ca peut arriver.

Maintenant, ordinairement, jecrois, - là, je ne peux pas affirmer ça, je ne suis pas au courant, mais je crois que les statuts des corporations ou des associations prévoient un avis à chacun des directeurs avant de faire des assemblées; je suis sous l'impression qu'il y a au moins vingt-quatre heures d'avis. Alors, le pilote n'a pas besoin d'être un des premiers en tour pour aviser le bureau.

Q Alors, ils avisent...

R Oui.

Q ... que tel et tel pilote seront appelés à une assemblée du bureau de direction à telle date?

R Absolument. Mais on n'est pas avisé par le comité, on est avisé par les pilotes eux-mêmes.

Q Dans tel cas, est-ce que c'est marqué "absent" sur la feuille?

R Oui, Votre Seigneurie.

Q Alors, je comprends que quand un pilote n'est pas disponible pour son tour de rôle, il est marqué "absent"?

R Il est marqué "absent".

Q Je comprends que c'est avant votre temps, mais lorsqu'un pilote se rend pour une assemblée générale

1
2 et qu'il ne prend pas son tour de rôle, est-ce qu'il est marqué
3 "absent"?
4 R Certainement.
5 Q En avril mil neuf cent soixante et un
6 (1961)...
7 R Les feuilles que j'ai là, il y avait neuf
8 jours qui manquaient, dû à l'assemblée générale.
9 Q J'ai regardé ça tout à l'heure, et je me
10 suis aperçu qu'il y en avait quatre qui n'avaient pas d'absences, en
11 mil neuf cent soixante un (1961). Est-ce que ça veut dire que ces
12 quatre-là ont piloté quand même?
13 R C'est possible, s'il n'y a pas d'absences,
14 c'est qu'ils ne se sont pas absentés.
15
16 Me MARC LALONDE, c.r.,
17 pour la Fédération des Pilotes:
18 Je pense que vous avez regardé l'année
19 mil neuf cent soixante-deux (1962).
20 LE PRESIDENT:
21 C'est en mil neuf cent soixante-deux (1962).
22 Q Alors, c'est ça, en mil neuf cent soixante-
23 deux, il y a des absences partout; quelques-uns, c'est: neuf. Alors,
24 même une absence motivée va apparaître comme absence sur la
25 feuille de présence?
26 R Oui, Votre Seigneurie.
27 Q Ce n'est pas votre bureau qui fait la
28 distribution des argents aux pilotes, n'est-ce pas?
29 R Non, nous donnons un chèque global au
30 secrétaire qui, lui, le sépare.

1
2 Q Faites-vous un rapport au secrétaire de
3 la Corporation, relativement aux présences?
4 R Non, ça ne m'a jamais été demandé.
5 Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
6 pour la Can. Merchant Service Guild:
7 Q Avec votre permission, Votre Seigneurie,
8 pour faire suite à vos questions, au sujet des remorqueurs, et en
9 regard des questions semblables qui ont été posées pour un autre
10 district, notamment St-Jean, jene sais pas si ça été établi, mais je
11 voudrais demander au témoin de le dire de nouveau, ou si ça n'a pas
12 été fait - monsieur Maheux, est-ce qu'ici à Québec, il y a plusieurs
13 compagnies qui font du remorquage de navires, ou s'il y en a seule-
14 ment une?
15 R A ma connaissance, il y en a seulement
16 une; il y a la Foundation, mais qui n'est pas là pour les mêmes
17 services.
18 Q Qui ne fait pas de remorquage dans le
19 port?
20 R Non.
21 Q Maintenant, vous avez dit tout à l'heure
22 que les agents - pardon, ce n'est pas tout à l'heure, c'est hier, je
23 crois - que les agents s'informaient, soit au bureau, soit directement
24 avec le pilote, en dehors, à savoir si les services de remorqueur
25 pouvaient être requis. Est-ce que ça se fait assez souvent?
26 R Il arrive quelquefois que les agents nous
27 le demandent à nous autres; "Demandez-donc au pilote s'il a besoin
28 des 'tugs'"?
29 Dans ce cas-là, c'était ce que j'ai voulu
30 dire hier, que ce n'était pas le commis qui décidait si le bateau

aurait besoin de remorqueur ou non, mais que c'était plutôt le pilote qui avisait la compagnieou les agents, soit à leur demande, ou soit à la demande des commis, il peut arriver qu'on ait servi d'intermédiaire, dans ces cas-là.

Q Est-ce qu'on vous demande, est-ce qu'on recherche l'avis du pilote, en dehors, sur le nombre de remorqueurs nécessaire?

R Voulez-vous répéter?

Q Est-ce qu'on demande également l'avis du pilote en dehors sur le nombre de remorqueurs qui pourront être requis?

R Ca arrive.

Q Ca arrive?

R Ahoui, très fréquemment.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Fédération des Pilotes:

Q Juste pour éclairer une question, aussi, Votre Seigneurie, n'est-il pas vrai que la Corporation des Pilotes reçoit quotidiennement le tour de rôle?

R Oui.

Q Et ensuite, elle est en mesure de savoir les présences et les absences, à chaque jour?

R Absolument.

LE PRESIDENT:

Q Je comprends aussi, quoique ce n'est pas en preuve actuellement, que la rémunération est basée sur l'ouvrage fait par chaque pilote; alors, si un pilote n'a fait que les trois quarts de ce que ses confrères ont fait, il ne recevra pas la

1
2 même chose que ses confrères.
3 Me MARC LALONDE, c.r.,
4 pour la Fédération des Pilotes:
5 Les règlements prévoient tout ceci, et
6 il faut ajouter que la Corporation a une
7 copie de chaque carte de pilotage.
8
9 LE PRESIDENT'
10 Mais ce que surtout j'avais dans l'esprit,
11 c'était les absences abusives, et si je
12 comprends bien, même pour les absences
13 abusives, les pilotes se trouvent payés
14 moitié salaire.
15 Me MARC LALONDE, c.r.,
16 pour la Fédération des Pilotes:
17 Pas nécessairement, Votre Seigneurie;
18 les règlements seront déposés à cette
19 fin.
20
21 - ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -
22 Je soussigné, sténographe officiel, étant
23 dûment assermenté, certifie que la
24 déposition quiprécède est la transcription
25 exacte et fidèle de mes notes sténogra-
26 phiques.
27
28 G. OSCAR BOISJOLY,
Sténographe officiel.
29
30

1 C A N A D A

2

3 COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

4

5 PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

6 Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
7 Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

8

9

10

11

12 Le onzième jour de novembre, l'an

13 mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme

14 témoin:

15

16 ARMAND LESSARD -

17

18 INTERROGE par Me MAURICE JACQUES,

19 pour la Commission:

20 Q Voulez-vous donner vos nom et prénom,

21 s'il vous plaît, monsieur?

22 R Armand Lessard.

23 Q Et je crois que vous êtes comptable,

24 ici, au bureau des pilotes, à Québec?

25 R Oui monsieur.

26 Q Et on vous avait demandé de préparer

27 des photocopies de vos registres intitulés "cash

28 receipt journal". C'est ça?

29 R Oui monsieur.

30 Q Est-ce que c'est bien une photocopie

de votre registre?

R Oui monsieur.

Q Voulez-vous expliquer ce qu'il contient, à la Commission, s'il vous plaît? - et je voudrais le produire sous la cote 657?

R Oui monsieur. D'abord, premièrement, dans la première colonne, il y a le mois et la date, le montant du chèque...

Q Le chèque, quel chèque? Le chèque de qui?

R Le montant - je commence par le commencement, le montant du chèque, la compagnie qui envoie le chèque, le numéro du compte que le chèque paye; ensuite de ça, dans quelle année le montant doit être appliqué, le montant qui va à l'Association et le montant qui va au gouvernement, s'il y a des montants qui vont aux apprentis agissant comme pilotes, ou pour toutes autres charges de pilotage, c'est entré dans les colonnes appropriées.

Q Maintenant, monsieur Lessard, je vous exhibe la pièce 589 qui comporte des statistiques sur le nombre de voyages et l'ouvrage que les pilotes ont fait, et je vous exhibe aussi la pièce 649. Tout d'abord, voulez-vous prendre connaissance de la pièce 649 et nous dire si vous avez déjà lu cette lettre?

R Je l'ai vue, récemment.

Q Récemment?

R Oui.

Q C'est quand, ça "récemment"?

R Quand il a été question de l'enquête,

de préparer des rapports.

Q Et la pièce 589 a été préparée par vous?

R Oui monsieur.

Q La façon dont le nombre de pilotes effectifs a été calculée sur la pièce 589, est-elle de la façon qui est indiquée dans la pièce 649?

R Je ne crois pas.

Q Voulez-vous dire à la Cour la façon dont vous avez calculé le nombre de pilotes effectifs pour chacune des années indiquées sur la pièce 589?

R C'est-à-dire, la compilation des rapports mensuels de la saison, et les douze mois ont été additionnés et divisés, le résultat divisé par douze pour trouver la moyenne, et chacun d'eux a été calculé suivant les directives que nous avions dans le temps.

Q Alors, quelles étaient ces directives?

R Les directives ont varié suivant les années.

Q Prenons par exemple en mil neuf cent soixante-deux (1962), vous avez comme nombre de pilotes effectifs: 69.55 pilotes?

R Oui monsieur.

Q Et vous avez comme nombre de pilotes actuels ou réels: 77?

R Oui monsieur.

Q Alors, comment êtes-vous arrivé au

nombre de 69.55?

R Le total des absences de l'année...

Q Oui.

R C'est-à-dire que c'était le total des douze mois, chaque mois, nous prenons le total des absences durant le mois, et nous divisons le total par 30 ou 31 jours, suivant le nombre de jours qu'il y a dans le mois.

Q Oui.

R Et s'il y a dix absences, nous calculons qu'il y a eu 67 pilotes effectifs.

Q Pour ce mois-là?

R Pour ce mois-là. Et le total des douze mois de l'année nous a donné un total de 69.55.

Q Alors, à chaque mois, vous calculez le nombre de pilotes effectifs?

R Oui monsieur.

Q En vous basant sur les absences du mois?

R Sur les absences du mois.

Q Vous établissez la moyenne des absences par jour?

R Nous additionnons le total des absences de chaque journée pour arriver au total du mois, et là, nous divisons par le nombre de jours qu'il y a dans le mois.

Q Ca vous donne la moyenne des absences par jour?

R Ca nous donne la moyenne, et cette moyenne est déduite du nombre de 77 pilotes.

Q Et à la fin de l'année, vous additionnez...

R Les totaux de chaque mois.

Q De chaque mois, pour les pilotes effectifs?

R Pour les pilotes effectifs.

Q Et vous divisez par 12?

R Par 12.

Q Alors, c'est la façon dont vous avez calculé les chiffres qui apparaissent sur la pièce 589, pour l'année mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Mil neuf cent soixante-deux (1962).

Q Et quelle méthode avez-vous suivie pour l'année mil neuf cent soixante et un (1961)?

R Mil neuf cent soixante et un (1961), ça doit être à peu près la même; ce n'est pas moi qui les ai calculés tout le temps.

Q Et en mil neuf cent soixante (1960), savez-vous comment ç'a été calculé?

R C'est pour ça que j'ai dit: "Suivant les directives du temps," parce que je ne sais pas.

Q Vous ne savez pas?

R Non, mais seulement que pour arriver à 71, c'est les rapports mensuels de l'année qui ont été additionnés.

Q Mais est-ce que c'est vous qui avez fait ce calcul-là, qui apparaît au bas de la feuille 589?

R Oui.

Q Alors, comment avez-vous fait vos calculs pour arriver, en mil neuf cent soixante (1960), à

66.7 pilotes effectifs?

R J'ai additionné les douze rapports, les rapports de chaque mois, et j'ai divisé par deux.

Q Comme vous avez fait tout à l'heure pour mil neuf cent soixante et deux (1962)?

R Oui.

Q Est-ce que c'est la même méthode que vous avez suivie chaque année pour la préparation de ce rapport-là?

R Pour la préparation de ce rapport-là, j'ai suivi la même méthode pour toutes les années.

Maintenant, le rapport, ce que je voudrais faire remarquer, c'est que c'était le rapport mensuel qui n'avait pas été préparé de la même manière.

Q Bon. Est-ce que de mémoire vous pouvez nous dire comment ce rapport mensuel a été préparé?

R .....

LE PRESIDENT:

Quand ça? A quelle date?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Partir d'ajourd'hui, en retournant vers l'arrière, les directives qu'il a reçues pour le calcul du rapport mensuel.

R Ce n'est pas.....le rapport mensuel pour les années.... en mil neuf cent soixante (1960), mil neuf cent cinquante-neuf (1959) et mil neuf cent

cinquante-huit (1958), en autant que je me souvienne, n'a pas été calculé par moi.

Q Alors, mil neuf cent soixante et un (1961) et mil neuf cent soixante et deux (1962).

R Moi, j'ai fait la compilation des relevés de chaque mois; j'ai pris le rapport de chaque mois, j'en ai fait la compilation et divisé par 12.

Q En faisant cette compilation-là, est-ce que vous avez pu prendre connaissance des rapports de chaque mois dans les années mil neuf cent cinquante-huit (1958), mil neuf cent cinquante-neuf (1959) et mil neuf cent soixante (1960)?

R J'en ai pris connaissance, seulement que je n'ai pas analysé la manière que le rapport avait été préparé.

Q Est-ce que vous pourriez apporter à la Commission un exemplaire d'un rapport mensuel pour chacune des années indiquée à la pièce 589 soit: 1958, 1959, 1960, 1961 et 1962, afin que la Commission puisse comparer ces rapports mensuels et déterminer si oui ou non ils ont été compilés de la même façon?

R Je vais essayer de relever les rapports de chaque année et vous donner les totaux.

Q Non, vous m'apporterez les copies d'un rapport mensuel pour chacune de ces années-là.

LE PRESIDENT:

Q Disons, pour le mois de juillet chaque année?

R Le mois de juillet chaque année,

très bien. Le mois de juillet est plus exact que janvier.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Il est plus exact que janvier. Parfait. Alors, on va prendre le mois de juillet.

R .....

TRANSQUESTIONNE par Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Sur les rapports mensuels dont mon confrère a parlé, monsieur Lessard, est-ce qu'il y aura des détails là-dessus, ou si ça va simplement donner des chiffres pour le mois de juillet? Est-ce que ça va donner: 77 pilotes, total, et s'il va y avoir au bout: pilotes effectifs,tant? Est-ce que ça va être suffisamment détaillé?

R .....

Q Qu'est-ce qu'il y a sur ce rapport mensuel dont vous parlez?

R Le rapport mensuel, c'est le gain..... c'est en détails, la première partie, ou la partie supérieure, c'est le montant des gains en "movage", en détention, en cancellation, ainsi de suite, avec le total de voyages faits durant le mois, et les pilotes effectifs.

Q Alors, on ne sera pas avancé, si je comprends bien, si vous apportez...

R Pas beaucoup plus.

LE PRESIDENT:

1
2 Q Je comprends que monsieur Maheux,
3 à chaque mois, envoie à Ottawa un rapport des absences;
4 sur les absences, est-ce que c'est sur ça que vous vous
5 êtes basé pour ce rapport-là?
6 R Oui monsieur, c'est-à-dire que ce
7 n'est pas un rapport directement, c'est le rapport des
8 revenus qui incluent le rapport d'absence et le rapport
9 de pilotes effectifs.
10 Q Monsieur Maheux nous a dit qu'il
11 envoie un rapport à chaque mois indiquant combien il
12 y a eu d'absences des pilotes, pour ce mois-là. C'est
13 ce que nous avons compris tout à l'heure.
14 R C'est possible.
15 Q Ce n'est pas sur ça que vous vous
16 êtes basé pour établir le pilote effectif?
17 R Je ne crois pas qu'il y ait de
18 rapport d'absences d'envoyé. Le rapport qui a été
19 envoyé, c'est le nombre de pilotes effectifs, qui
20 comprend, si on veut, la différence entre les deux,
21 le nombre d'absences.
22
23 Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
24 Qu'il plaise à la Commission, je me
25 rendrai au bureau des pilotes et
26 j'examinerai les documents dont on
27 s'est servi pour la préparation de
28 ce rapport-ci.
29
30 Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Vous avez préparé ça en mil neuf cent cinquante-huit (1958), mil neuf cent cinquante-neuf (1959) et mil neuf cent soixante (1960), vous dites que vous ne calculiez pas ces totaux là?

R Monsieur Maheux en a préparé, monsieur Hamel, je crois qu'il en a préparé.

Q Alors, le témoignage - monsieur Maheux a rendu témoignage à l'effet qu'avant mil neuf cent soixante-deux (1962), il basait ses calculs sur le nombre de voyages accomplis par chaque pilote, et est-ce que monsieur Maheux, à votre connaissance, aurait préparé des rapports en mil neuf cent cinquante-huit (1958), mil neuf cent cinquante-neuf (1959), mil neuf cent soixante (1960) et mil neuf cent soixante et un (1961)?

R Il en a préparé, seulement que là, je ne peux pas dire au juste, la question.....

Q Je ne vous demande pas de témoigner de la façon dont il les a préparés, je vous demande si durant les quatre dernières années, c'est lui qui préparait ces rapports-là? C'est parce que hier, j'étais sous l'impression que c'était vous, mais je découvre que ce n'est pas vous qui les prépariez?

R J'en ai préparé, et lui-même en a préparé.

Q Vous en avez préparé, des rapports mensuels d'absences, avant mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Non, en mil neuf cent soixante-deux (1962).

Q Mais avant mil neuf cent soixante-deux (1962), est-ce que monsieur Maheux en a préparé?

R Oui, monsieur Maheux en a préparé.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

En rapport avec l'exhibit 657, Votre Seigneurie, je voudrais le décrire: Il s'agit d'un extrait d'un livre intitulé "cash receipt journal", feuille numéro 23 pour juillet le seize (16), dix-huit (18) et dix-neuf (19), mil neuf cent soixante-trois (1963).

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Lessard, en rapport avec la dernière pièce que vous avez produite, votre état de recettes pour une journée, - voulez-vous garder devant vous la pièce et vous référer au deuxième item, par exemple, comme illustration: vous allez voir un montant de $1,360.50 payé par Canadian Overseas, couvrant les factures dont les numéros sont donnés, et divisé en: $1,160.50, et $200.00. Est-ce que je dois comprendre que $1,160.50 est versé à la Corporation des Pilotes? Est-ce exact?

R $1,168.50 est versé à l'Association des Pilotes, c'est-à-dire 90% va à l'Association et 10% va au fonds de pension, et le $200.00 va au Receveur

Général du Canada qui couvre la charge pour le bateau-pilote aux Escoumains.

Q Alors, le $1,160.50 est divisé en deux items: 90% qui va à l'Association des Pilotes, et 10% au fonds de pension?

R Oui monsieur.

Q Maintenant, monsieur Lessard, est-ce que vous êtes un expert en matière de statistiques?

R Non, je ne suis pas un expert.

Q Voulez-vous tout de même prendre la pièce suivante: 645. Vous avez la pièce devant vous. Je vous prierais de vous référer aux chiffres qui y apparaissent en regard de l'année mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Oui monsieur.

Q Vous allez voir comme une première entrée, le nom du pilote H. Brochu, et le total du nombre de ses voyages comme ayant été 106 voyages.

R Oui monsieur.

Q Maintenant, si vous examinez le nombre de voyages de chaque pilote, vous allez constater que 106 voyages semblent être à peu près le nombre normal des voyages faits par un pilote, ou les pilotes qui ont travaillé toute la saison. Etes-vous d'accord sur ce chiffre?

R Ca semble assez exact.

Q Alors, est-ce qu'il ne serait pas exact de dire que monsieur Henri Brochu, qui a fait 106 voyages, est un pilote complet?

R Oui.

1

2 Q On peut lui mettre: 1.

3 R Oui monsieur.

4 Q Voulez-vous passer maintenant au

5 quatrième, parce que chacun des deux pilotes suivants,

6 Gaudreault et Gauthier n'étaient pas en exercice en

7 mil neuf cent soixante-deux (1962); passez au quatrième,

8 monsieur Koenig.

9 R Oui.

10 Q Qui a un chiffre de 104, en regard

11 de son nom?

12 R Oui.

13 Q Est-ce que vous pourriez dire que

14 monsieur Koenig est un pilote de 104/106, un peu moins

15 qu'un pilote complet?

16 R Ce n'est peut-être pas complet,

17 mais il mériterait certainement son diplôme si c'était

18 un examen.

19 Q Maintenant, si vous voulez passer,

20 pour en prendre un autre, au pilote Armand Lachance,

21 vous allez voir que son nombre de pilotage, c'est le

22 suivant, le numéro 69, ou le chiffre 69, n'est-ce pas.

23 R .....

24 Q Vous l'avez retracé? Vous l'avez

25 vérifié?

26 R Oui monsieur.

27 Q On va dire que pour l'année mil

28 neuf cent soixante-deux (1962), monsieur Armand

29 Lachance était 69 sur 106?

30 R Oui monsieur. Un peu plus que la

moitié.

1
2 Q Un peu plus que la moitié. Alors,
3 il était un peu plus qu'un demi-pilote.
4 R Les deux tiers, si on veut.
5 Q Si vous faites le même procédé -
6 si vous suiviez le même procédé en regard de tous les
7 pilotes qui sont ici indiqués sur cette liste, vous
8 arriveriez à un pourcentage, n'est-ce pas?
9 R De 76.99.
10 Q Si vous additionnez 106 sur 106,
11 qui équivaut à 1; 104 sur 106 qui est un peu moins,
12 69 sur 106 qui est à peu près la moitié, vous arriveriez,
13 à la fin, à un nombre qui serait à peu près exact,
14 ou rapproché de votre nombre de 69.55?
15 R A peu près.
16 Q Un petit peu plus que 69.55?
17 R .....
18 Q Vous comprenez le procédé, n'est-
19 ce pas?
20 R Oui.
21 Q Alors, croyez-vous que cela serait
22 aussi une façon de déterminer le pourcentage des pilotes
23 en activité dans une saison?
24 R Ca serait la façon idéale pour la
25 fin de l'année, mais pour chaque mois, qui est une
26 chose qui est absolument..... si non impossible, du
27 moins très difficile à calculer pour une période d'un
28 mois, parce qu'un mois, un est absent, il ne travaille
29 pas du tout, le mois d'ensuite, il travaille le double,
30 et au bout de trois mois, il a rattrapé les autres,
il est pilote total comme les autres; par contre, il a

figuré un mois comme zéro.

Q En d'autres termes, ce que vous dites, monsieur Lessard, c'est que certains pilotes qui sont en retard dans leurs tours reprendront éventuellement soit tous les tours, ou du moins une grande partie de ces tours?

R Oui. Cette année, il y en a un qui a été absent cinq mois, et à la fin d'octobre, il sera probablement rattrapé complètement avec les autres.

Q En d'autres termes, ce pilote a réussi à faire, dans l'espace d'à peu près quatre mois, l'ouvrage d'un pilote qui travaille toute l'année?

R Oui monsieur.

LE PRESIDENT:

Q Alors, au point de vue pilote effectif, son absence pendant cinq mois aura contribué pour cinq douzièmes, par exemple, de pilote non effectif?

R Oui monsieur.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Je crois qu'on devrait déterminer les mois durant lesquels il a été absent; il peut y avoir des mois d'hiver, aussi.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Dans le cas que vous nous donnez...

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

Je crois que pour la bonne intelligence de la réponse qui vient d'être donnée par le témoin, il faudrait lui faire déterminer durant quel mois particulier ce pilote a été absent durant cinq ou six mois, parce qu'il peut y avoir des mois d'hiver.

LE TEMOIN:

R Il y a trois mois d'hiver, si on veut: Janvier, février et mars, avril et mai, je crois qu'il a commencé au milieu de juin.

Mais pour les statistiques, ce pilote aurait paru cinq mois ou cinq mois et demi absent.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Maintenant, ce pilote dont vous parlez dans l'exemple que vous venez de donner a commencé son travail vers le mois de juin?

R Vers le quinze (15) juin.

Q Et au mois d'octobre, il aura atteint le nombre de tour de ceux qui avaient commencé au début de la saison?

R Oui.

LE PRESIDENT:

Q En d'autres termes, son absence sur cinq mois sera calculée au point de vue de pilote effectif, alors que sa présence constante dans les mois suivants ne sera pas considérée comme une double présence.

1

2 R .....

3 Me JEAN BRISSET, c.r.,

4 pour la Féd. des Armateurs du Canada:

5 Q N'est-ce pas? C'est exact?

6 R C'est exact.

7 Q Et c'est pour cette raison ...

8 R Qu'il y a une différence entre le

9 calcul des rapports mensuels et le calcul pour le

10 total de l'année.

11 Q Ce serait pour cette raison que

12 sans vouloir en prendre tout le crédit, vous croyez

13 préférable le système de calcul que je vous ai suggéré

14 tout à l'heure?

15 R Le total de l'année divisé par le

16 total des pilotes donne la moyenne que chacun aurait

17 dû faire.

18 Q Maintenant, si un pilote est absent

19 pendant cinq mois, disons, pour me servir d'un exemple

20 spécial, semblable à celui que vous m'avez donné, même

21 s'il rattrape ses tours plus tard, dans l'année, est-

22 ce que ça cause un dérangement dans le système de

23 pilotage, ou dans l'organisation, à votre connaissance?

24 R Du tout.

25 Q Est-ce qu'une des raisons serait

26 que le nombre des pilotes qui sont actuellement en

27 activité est suffisant pour permettre qu'une situation

28 comme celle-là puisse se produire sans qu'il y ait

29 dérangement dans l'organisation?

30 R En autant qu'il y en a un ou deux,

ça ne dérange pas grand chose. Seulement, si..... on voudrait généraliser ça à plusieurs.....

Q En d'autres termes, il y a une limite; si 50% des pilotes s'absentaient cinq mois pendant la saison, alors, là, le système serait désorganisé?

R Il arriverait des temps qu'on en manquerait.

Q Je dois dire à la Commission que les calculs que j'ai faits ont été faits à l'oeil et sont sujets à vérification?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Lessard, vos fonctions sont uniquement celles de comptable, au bureau du pilotage, n'est-ce pas?

R Oui monsieur.

Q Vous ne vous occupez pas de l'administration du pilotage comme tel, de confection de tour de rôle, etc.?

R Non monsieur.

Q Et en tant que tel, vous n'avez pas, je dirais, contact quotidien avec les problèmes d'administration autres que financiers?

R Non monsieur.

Q Et les difficultés qui pourraient survenir, par exemple, dans le fait que des pilotes seraient absents durant longtemps ou plusieurs pilotes seraient absents, ces difficultés-là vous n'êtes pas en

mesure de les apprécier?

R Ca ne me cause aucun trouble.

Q Ca ne vous cause aucun trouble, justement, parce que essentiellement, votre fonction n'a rien à voir avec l'administration courante?

R Non monsieur.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

ADVENANT 1:55 HEURE P.M. LA COUR EST AJOURNEE A 2:30 HEURES.

1
C A N A D A
2
3
COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME
4

5
6 PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président
7
Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
8 Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.
9
10
11
12
13 Le onzième jour de septembre, l'an
14 mil neuf cent soixante-trois.
15
16 LE PRESIDENT:
17 Il semble qu'il sera impossible de finir
18 la preuve de Québec cette semaine, et
19 que probablement ça prendra aussi une
20 autre semaine au complet.
21 Alors, nous allons penser à la possibi-
22 lité de canceller la semaine prochaine,
23 qui devait être à Montréal, et de la
24 remplacer par Québec, - c'est-à-dire
25 de continuer la semaine prochaine ici.
26 Je vous dis ça, il n'y a aucune décision
27 de prise, et si quelqu'un y voyait des
28 inconvénients considérables, veuillez
29 nous en informer.
30 Par ailleurs, il serait peut-être avanta-

1 geux, maintenant que nous sommes à
2 Québec, de finir Québec. Si ça avait été
3 simplement pour une journée ou une demi-
4 journée, nous aurions pu fournir ceci à
5 Montréal; mais si nous sommes pour
6 avoir plus qu'une journée, ou plus que
7 deux ou trois jours encore, en plus de
8 cette semaine, je crois que nous devrions
9 faire cette preuve additionnelle ici à
10 Québec, alors que tout le monde est ici
11 présent, et que tous ceux qui sont inté-
12 ressés peuvent venir facilement pour
13 écouter la preuve.
14
15 Alors, vous y penserez, et vous pourrez
16 nous en dire un mot demain matin.
17 J'ai dit à monsieur Lalonde que si vous
18 voulez nous voir à ce sujet, vous pourrez
19 venir nous voir à mon bureau, avant la
20 séance de demain matin.
21
22 Me MARC LALONDE, c.r.,
23 pour la Fédération des Pilotes:
24 Votre Seigneurie, j'ai eu l'occasion de
25 consulter mes confrères à ce sujet, et
26 nous n'avons aucune objection à la possi-
27 bilité de siéger ici la semaine prochaine.
28
29 LE PRESIDENT:
30 Alors, il y en a seulement un qui n'a pas
entendu: c'est celui qui avait fait toutes

les réservations, tous les arrangements pour Montréal, la semaine prochaine, et je me demande s'il n'y aura pas lieu de donner un avis dans les journaux, pour que les intéressés n'arrivent pas dans une salle vide.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Pendant l'ajournement, certains pilotes m'ont demandé s'ils pouvaient poser des questions aux témoins, et je crois que la réponse, suivant les règles de pratique qui ont été établies par la Commission, est: oui, à la condition qu'ils suivent autant que possible la marche ordinaire de l'examen des témoins, c'est-à-dire que ces personnes-là pourront demander des questions lorsque les procureurs des divers organismes qui sont devant la Commission auront terminé leur examen-en-chef ou leur transquestion ou leur ré-examen.

LE PRESIDENT:
C'est cela, faites comme nous, nous attendons à la fin, généralement, et quand ça n'a pas été couvert par personne, bien là, on pose les questions.
Alors, continuez.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Fédération des Pilotes:
Avec le consentement du procureur de la Commission, Votre Seigneurie, j'aimerais faire entendre le pilote Georges Larue, pour un très court interrogatoire.

PREUVE DE LA CORPORATION DES PILOTES.

Le onzième jour de septembre, l'an mil neuf cent soixante-trois, a comparu en cette enquête:

GEORGES LARUE, pilote, domicilié à 937 avenue Courchesne, Ste-Foy, district de Québec, âgé de 38 ans, lequel étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit ce qui suit:

INTERROGE par Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Fédération des Pilotes:

Q Monsieur Larue, est-ce que vous avez eu l'occasion de prendre connaissance des transcriptions sténographiques des séances de la Commission Royale d'Enquête sur le Pilotage du 9 septembre 1963, volume numéro 55, aux pages 1871, 1872, 1873 et 1874 du texte français?

R J'ai pris connaissance ce matin d'une partie où mon nom était mentionné.

Q Pour les fins du dossier, il s'agit du contre-interrogatoire du capitaine Maurice Koenig, et le capitaine Koenig déclare en particulier, à la page 1,872, à une question de mon confrère monsieur Brisset: "qu'il y avait eu certaines

instances, disons, - et je cite - où surtout pendant un examen de pilote, on lui faisait sentir qu'il est préférable qu'il devienne membre de la Corporation. Il est même arrivé à deux occasions que je connaisse, que pendant l'examen d'un pilote, à mi-chemin..." avec une intervention de moi-même par la suite, et du Président de la Commission. En page 1873, monsieur Koenig a continué, et je cite: "Alors, on s'est approché de ces deux messieurs, les deux messieurs en question, je suis à peu près certain qu'il y en a eu d'autres, ces deux messieurs, certainement un des deux peut venir témoigner à cet effet - 'tiens, signe donc ceci pendant qu'on attend.' Alors, il a signé ceci pendant qu'on a attendu."

Au bas de la page, Me Maurice Jacques, pour la Commission, posait la question suivante: "Voulez-vous donner les noms s'il vous plaît?" Pour réponse: "Il y aurait d'abord Jean-Claude Bernier - c'est bien la première fois que je nomme quelqu'un ici - Georges Larue, lesquels ont été examinés en même temps. Je ne peux pas répondre du second. Je ne vois pas pourquoi il ne substancierait pas la déclaration de son confrère, vu qu'ils étaient ensemble."

Monsieur Larue, vous rappelez-vous d'avoir passé un examen à l'admission au pilotage, en compagnie de monsieur Jean-Claude Bernier?

R Oui, j'ai passé mon examen en compagnie de Jean-Claude Bernier.

Q Votre examen a eu lieu à la même date?

R A la même date, oui.

Q A quelle date a eu lieu cet examen d'admission au pilotage?

R Les vingt-sept (27) et vingt-huit (28)

février mil neuf cent cinquante-six (1956).

Q Février mil neuf cent cinquante-six (1956). Est-ce qu'il y a eu quelques pressions qui auraient été faites sur vous avant de passer cet examen, visant à vous faire devenir membre de l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval?

R Il n'y a eu aucune pression avant, pendant ou après mon examen.

Q Je vous montre l'original de l'acte d'association qui porte la signature d'un certain nombres de membres, et en particulier, je vous montre une signature qui est celle de Georges Larue, six (6) mars mil neuf cent cinquante-six (1956). Pourriez-vous me dire si cette signature est écrite de votre main?

R C'est bien ma signature.

Q C'est votre signature?

R Oui.

Q Et vous vous rappelez avoir signé ce document?

R Je m'en rappelle très bien.

Q Et est-ce que la date du six (6) mars mil neuf centcinquante-six serait conforme?

R C'est la date exacte.

Q La date exacte. Et en-dessous de votre signature, il y a un autre nom qui apparaît, celui de Jean-Claude Bernier, avec la date: 9 mars 1956, n'est-ce pas?

R C'est bien ça, oui.

Q Alors, tout au moins, votre signature est apparue sur ce document au moins neuf jours après la passation de vos examens?

R Au moins six jours.

Q Au moins six jours, excusez. Et quand vous avez signé ce document, la signature de monsieur Jean-Claude Bernier n'apparaissait pas?

R Elle n'y était pas; j'ai signé avant lui.

Q Vous êtes membre de la Corporation des Pilotes du Bas-St-Laurent?

R Oui monsieur, je suis membre de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent.

Q Vers quelle date avez-vous joint cette Corporation.

R Lorsque la Corporation a été formée, je l'ai joint.

Q En mil neuf cent soixante (1960)?

R C'est ça, mil neuf cent soixante (1960).

TRANSQUESTIONNE par Me J. BRISSET, c.r., pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Larue, à quelle date avez-vous reçu votre licence de pilote, exactement?

R J'ai reçu un permis du Département des Transports en date du 1er avril 1956.

Q Est-ce que vous avez maintenant votre licence?

R J'ai ma licence depuis mil neuf cent cinquante-sept.

TRANSQUESTIONNE par Me M. JACQUES, pour la Commission:

Q Maintenant, au mois de mars mil neuf cent cinquante-six, lorsque vous avez signé l'acte d'association,

1
2 est-ce que vous déteniez un brevet de pilote?
3 R J'avais été avisé par le surintendant du
4 Département des Transports que j'avais passé mon examen et que
5 je recevrais tout sous peu, ma licence, mon permis de pilote.
6 Q Vous souvenez-vous de la date qui
7 apparaît sur votre brevet de pilote?
8 R ..... mon brevet de pilote était valide
9 le 1er avril mil neuf cent cinquante-six (1956).
10 Q Qu'il plaise à la Commission, il semble
11 - non seulement il semble, mais il y a une différence entre la date
12 qui apparaît à la licence temporaire du témoin et la date qui est
13 donnée à la pièce 650, comme date à laquelle il est devenu pilote.
14 La pièce 650 indique que monsieur Georges Larue aurait été reçu
15 pilote le 28 mars 1956, tandis que la licence temporaire de monsieur
16 Larue indique que sa licence est valide, et je cite: "From the first
17 day of April, 1956 to the 31st day of March 1957," et je continue à
18 citer: "Given under seal at Ottawa, this 28th day of March 1956".
19 - ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -
20
21 Je soussigné, sténographe officiel,
22 étant dûment assermenté comme tel,
23 certifie que la déposition qui précède
24 est la transcription exacte et fidèle
25 de mes notes sténographiques.
26
27 G.OSCAR BOISJOLY,
Sténographe officiel.
28
29
30

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.,
Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Le onzième jour de septembre, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

JOSEPH-ARTHUR MAHEUX -
RE-ENTENDU.

INTERROGE par Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Monsieur Maheux, vous avez, je crois, à ma demande, préparé des documents qui démontrent le nombre de déplacements qui ont été faits dans le district de Québec à chaque année depuis mil neuf cent soixante (1960) à mil neuf cent soixante et deux (1962) inclusivement?

R Oui.

Q Est-ce que ceci est le document que vous avez préparé?

R Pas personnellement, mais...

Q Qui émane de votre bureau?

R Qui a été préparé au bureau.

Q Et je voudrais le produire, Votre Seigneurie, sous la cote 658. Je comprends que ce document démontre d'autres informations, mais mon but est de le produire pour démontrer le nombre de déplacement qui ont été faits à chaque année, et nulle autre chose.

Q Et voulez-vous nous dire combien de déplacements ont été faits dans le district, durant ces années?

R En mil neuf cent soixante (1960), 901; en mil neuf cent soixante et un (1961), 853; en mil neuf cent soixante-deux (1962), 704.

Q Est-ce que ces chiffres comprennent les déplacements qui sont faits dans tout le district, ou uniquement les déplacements faits à Québec?

R Dans tout le district.

Q Dans tout le district. Et je crois que vous avez préparé un autre document qui est la liste des aspirants apprentis-pilotes du district de Québec, en date du quinze (15) août mil neuf cent soixante-trois (1963), liste des aspirants apprentis,district de Québec - on m'annonce que cette pièce avait déjà le numéro 656.

Cette pièce 656, dans sa colonne extrême droite indique la mention "école." De quelle école s'agit-il?

R De l'école de navigation de Rimouski

Q Et les chiffres qui sont dans cette colonne indiquent le nombre d'années que l'apprenti ou l'aspirant apprenti a fait à l'école de Rimouski?

R C'est bien ça.

Q Et il est mention, toujours dans la même colonne "échecs partiels". Il s'agirait de quels échecs?

R D'échecs d'examens demandés par l'école, ou autrement.

Q Il ne s'agit pas d'examens de l'autorité de pilotage?

R Non, du tout - d'examens demandés, exigés par l'école.

Q La colonne du centre indique des certificats?

R Oui.

Q Les abréviations indiquent: 1 M: First master?

R First master, H T, home trade.

Q Et la date qui suit représente quoi?

R La date de l'émission de ce certificat-là.

TRANSQUESTIONNE par Me JEAN BRISSET, c.r., pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Maheux, je vous avais demandé ce matin de vérifier la date du dernier examen médical du pilote que nous cotons sous le numéro 49, à la pièce 644, et je parle, évidemment, d'examen médical demandé par le bureau, et non pas le certificat

médical fourni par le médecin de famille du pilote?

R Oui.

Q Est-ce que vous pouvez me donner maintenant cette date?

R La date - d'abord, il a été amené à l'hôpital de l'Immigration, gare maritime Champlain, Anse au Foulon. La lettre est datée du vingt-neuf (29) août, mil neuf cent soixante-deux (1962), adressée comme suit:

"Monsieur le Capitaine Henri Allard,
Surveillant des Pilotes,
Ministère des Transports,
Carré Champlain,
Québec.

Sur votre demande, nous avons examiné le pilote ci-haut nommé à notre clinique le vingt-huit (28) août. Le Docteur Roland Roy qui a procédé à cet examen fournit les renseignements suivants:

1. ANTECEDENTS PERSONNELS:

   Aucune opération antérieure - aucune maladie sérieuse.

2. HABITUDES:

   Fume la pipe seulement. - Boit environ 8 à 10 tasses de thé fort par jour. N'a pas consommé d'alcool depuis 18 ans.

3. SYMPTOMES ACTUELS:

   Douleurs rhumatismales occasionnelles aux genoux, à la hanche droite, à l'épaule et au coude droits depuis 3 ans. Prurit anal intermittent - Fonctions intestinales normales. Selles de forme normale, pas de sang. Durée du prurit: 3 ans.

4. <u>EXAMEN PHYSIQUE.</u>

Yeux: Arc sénil bilatéral.- Vision: 20/25 bilatérale.

Fonds de l'oeil: tortuosité des artères rétiniennes - pas de compression artério-veineuse - pas d'autre anomalie.

<u>Nez - Oreilles - Gorge:</u> Normaux.

<u>Système pulmonaire</u>: Poumons normaux à l'auscultation.

<u>Système cardio-vasculaire</u>: Pas de cyanose. Epreuve d'apnée volontaire 35 secondes (normal 30 secondes plus).

Coeur: bruits normaux, réguliers, 92 révolutions par minute.

Pas de souffle. T.A., "

je ne sais pas ce qu'il veut dire - "130/90...

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Tension artérielle?

R Ah, peut-être, ç'a du bon sens.

" Pulsations périphériques des artères radiales et pédieuses normales.

5. <u>ABDOMEN:</u> normal.

6. <u>MEMBRES INFERIEURS:</u>

Varicosités superficielles localisées au tiers inférieur des deux jambes. Pas d'édème.

7. <u>SYSTEME GENITO-URINAIRE:</u>

Normal - Pas d'hémorrhoides externes.

8. <u>ANALYSE D'URINE</u>

Réaction acide - Aspect clair - Densité 1013 -
Albumine: négatif - Glucose: négatif.

<u>CONCLUSION:</u>

Examen physique normal pourl'âge.

(signé) Roland Roy, M.D.

Espérant que ces renseignements seront à votre entière satisfaction, je demeure,

Votre tout dévoué,
"Le médecin-chef"
Dr J.M. Couillard. "

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président.

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, commissaire.

Le onzième jour de septembre, l'an mil neuf cent soixante-trois, a comparu comme témoin en cette enquête:

CAPITAINE HENRI ALLARD.

INTERROGE par Me M. JACQUES, pour la Commission:

Q Voulez-vous donner vos noms et prénoms, s'il vous plaît?

R Henri Allard.

Q Votre âge?

R Trente-six (36).

Q Votre occupation?

R Maître du Port Adjoint.

Q Nous vous avions demandé, lors des dernières audiences à Québec, de préparer des statistiques sur le mouvement des navires dans le bassin de la Rivière St-Charles, dans le Bassin Louise et ailleurs dans le fleuve, pour l'année mil neuf cent soixante-deux. Pouvez-vous nous donner ces statis-

tiques, s'il vous plaît?

R "Statistics of Foreign going vessels berthing at Québec Harbour, 62; St.Charles River 429 arrivals; Basin 48 arrivals; St.Lawrence River, 523 arrivals."

Q Pour l'année mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Mil neuf cent soixante-deux (1962).

Q Vu ques les chiffres ont été lus par le témoin, Votre Seigneurie, est-ce que vous voyez objection à ce que le document ne soit pas produit comme exhibit?

LE PRESIDENT:

Non, ce n'est pas nécessaire qu'il soit produit comme exhibit.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q On vous a aussi demandé copie de correspondance échangée entre le Conseil des Ports Nationaux de Québec et l'Association des Pilotes sur l'installation d'aide à la navigation dans le Port de Québec?

R C'est exact.

Q Je vais déposer cette correspondance, Votre Seigneurie, en liasse, sous la cote 659.

LE PRESIDENT:

Pourriez-vous en faire la description.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Correspondance échangée entre le Conseil des Ports Nationaux et l'Associa-

1
2 tion des Pilotes Licenciés pour le Havre
3 de Québec et en Aval, entre le 21 août
4 1957 et le 4 mai 1960, relativement à
5 l'installation de signaux à l'entrée du
6 Bassin de la Rivière St-Charles.
7 Q Monsieur Allard, je crois que vous avez
8 été surintendant des pilotes, ici à Québec, pendant quelque temps?
9 Est-ce exact?
10 R C'est exact, du vingt-quatre septembre
11 mil neuf cent soixante et un (1961) au premier mai mil neuf cent
12 soixante-trois (1963).
13 Q Je désire apporter une correction à la
14 description de l'exhibit: au lieu du vingt-et un (21) août mil neuf
15 cent cinquante-sept (21), on devrait lire: depuis janvier mil neuf
16 cent cinquante et un (1951).
17 Avant d'occuper la fonction de surinten-
18 dant du pilotage, ici à Québec, est-ce que vous étiez à l'emploi du
19 Service du Pilotage?
20 R Non, je travaillais pour une compagnie
21 privée.
22 Q Est-ce que vous avez eu de l'expérience
23 en mer avant de devenir surintendant?
24 R Oui, j'ai laissé la mer pour venir au
25 Service du Pilotage ici à Québec.
26 Q Est-ce que vous détenez un certificat
27 quelconque?
28 R Un certificat de capitaine au long cours.
29 Q Et quand l'avez-vous obtenu?
30 R En mil neuf cent cinquante-huit (1958),

juin mil neuf cent cinquante-huit (1958).

Q A quel endroit?

R A Halifax.

Q Est-ce que vous avez déjà navigué comme capitaine de navire?

R Non.

Q Durant votre terme d'office comme surintendant, voulez-vous expliquer à la Commission vos devoirs?

R En partant du principe que le pilotage est un service, les fonctions du surintendant comportent la surveillance de tout le district, pour s'assurer que le service se fasse normalement et efficacement; et également, il y a l'administration du bureau central qui est ici à Québec, et la sous-station de Les Escoumins, ce qui implique l'administration du personnel, aussi bien que ..... que de voir au dispatching des pilotes et à la bonne marche de toute l'administration, quoi.

Q Je crois que le dispatching des pilotes a été amplement décrit et expliqué par monsieur Maheux. Maintenant, au point de vue discipline, est-ce que la discipline du corps des pilotes de Québec relevait de vous lorsque vous étiez surintendant?

R C'est exact, elle relevait de moi.

Q Voulez-vous dire à la Cour si vous avez eu des occasions de prendre des mesures disciplinaires contre des pilotes?

R Oui, il est arrivé certaines occasions où des mesures disciplinaires ont dû être prises.

Q Et quelle procédure suiviez-vous dans ces cas-là?

R Lorsqu'il y avát une plainte au sujet d'un

pilote, qui s'était montré indiscipliné, soit au manquement d'un règlement, ou pour toute autre chose, le pilote devait se présenter à nos bureaux et donner des explications, ou bien se justifier.

Q Est-ce que le pilote était convoqué par écrit?

R Non, pas nécessairement.

Q Est-ce que lors de sa convocation, on lui faisait part des raisons?

R Oui, les accusations étaient..... lui étaient données et lorsqu'il n'avait pas, - lorsqu'il ne pouvait pas trouver de bonnes justifications, une amende était imposée, ou bien une simple réprimande.

Q Vous dites que lorsque le pilote ne pouvait pas trouver de bonnes justifications, une amende était imposée. Est-ce que ceci veut dire que vous, en votre qualité de surintendant, lorsqu'une offense vous était rapportée, vous considériez que le pilote était coupable à moins qu'il ne prouve le contraire?

R Voici, lorsque..... lorsqu'une accusation était portée, évidemment, après avoir fait une enquête...

Q Vous faisiez une enquête avant de convoquer le pilote?

R Oui. Et là, si le pilote ne pouvait pas se justifier, il y avait un amende.

Q Est-ce que le pilote était appelé à participer à cette enquête-là?

R ..... non, pas nécessairement. Là, je ne parle pas de mineures, parce que les fonctions du surveillant local lui donnent le droit d'imposer une amende jusqu'à quarante dollars ($40.00) seulement. Alors, lorsqu'il y avait amende imposée

1 il s'agissait d'incidents mineurs.

2 Q Voulez-vous donner des exemples de ces

3 incidents mineurs?

4 R Un manquement au règlement, comme

5 ceci, en ne se rapportant pas au travail, lorsqu'il était appelé en

6 devoir, par exemple.

7 Q Je comprends qu'un cas de ce genre-là

8 ne nécessite pas une longue enquête?

9 R Non.

10 Q Vous avez la liste des départs, et vos

11 commis qui peuvent vous donner tous les faits?

12 R Oui.

13 Q Est-ce que vous avez eu des cas d'ébriété,

14 devant vous?

15 R Nous avons eu des cas d'ébriété qui nous

16 ont été rapportés et qui ont demandé des enquêtes plus approfondies -

17 des cas qui étaient rapportés au surintendant régional et à Ottawa,

18 une enquête était faite par Ottawa.

19 Q Alors, si je comprends bien, vous-même,

20 comme surveillant local, vous n'avez jamais eu à prendre des me-

21 sures disciplinaires dans les cas d'ébriété, sans référer aux

22 autorités supérieures à Ottawa?

23 R Voici: lorsqu'il y avait des cas d'indis-

24 cipline ou d'accusation...

25 Q Je parle d'ébriété?

26 R D'ébriété, disons, l'enquête préliminaire

27 était faite par le bureau de Québec, et une recommandation était

28 envoyée auxsupérieurs du pilotage, à l'autorité du Pilotage, à Otta-

29 wa , avec une recommandation.

30

1

2 Q Ce n'est pas vous qui preniez les mesures
3 contre les pilotes?
4 R Non, non.
5 Q Dans quel cas imposiez-vous une amende
6 au pilote, sans référer l'affaire à vos supérieurs à Ottawa?
7 R Je dirais, pour les cas mineurs.
8 Q Alors, vous avez cité comme exemple
9 d'un cas mineur quelqu'un qui ne se rapportait pas lorsqu'il était
10 requis de se rapporter?
11 R Oui.
12 Q Est-ce qu'il y a d'autres exemples?
13 R Non, je ne pense pas à d'autres exemples,
14 actuellement.
15 Q Ca serait les seuls cas, à peu près,
16 où vous auriez pris des sanctions vous-même?
17 R Oui.
18 Q Dans les cas d'ébriété, vous avez dit
19 que vous faisiez enquête, et vous faisiez rapport à Ottawa, avec
20 une recommandation. Quelle procédure suiviez-vous pour faire
21 votre enquête.
22 R D'abord, avant de pouvoir faire une en-
23 quete, ça nous prenait une accusation par écrit, quoi, ou bien une
24 plainte par écrit.
25 Si la plainte nous arrive d'un capitaine de
26 navire, nous procédions comme ceci pour l'enquête: nous allons
27 à bord du navire pour récolter tous les faits et faire signer des affi-
28 davits par des personnes qui étaient devenues en contact avec le
29 pilote mentionné.
30 Maintenant, est-ce que le pilote, contre

1
qui l'accusation était portée était averti au préalable?
2
R Oui, nécessairement, parce que lorsqu'une
3
enquête comme ça - lorsqu'une plainte semblable nous arrivait, la
4
première chose que nous faisions, c'est que le pilote, non seulement
5
était appelé au bureau et mis au courant des faits, mais il était
6
enlevé du tour jusqu'à ce que nous ayons eu le temps de procéder à
7
l'enquête.
8
Q Mais est-ce qu'il était averti que vous
9
faisiez une enquête sur son cas?
10
R Oui.
11
Q Est-ce qu'il était averti de la date et de
12
l'heure auxquelles vous vous rendiez à bord du navire qui avait
13
porté plainte?
14
R Ah non, ça c'était strictement de notre
15
ressort de faire ça.
16
Il est arrivé par contre dans au moins
17
un cas dont je me souviens qu'un représentant, un aviseur légal
18
des polites se soit présenté à une enquête comme observateur,
19
à l'enquête qui avait lieu à bord du navire même.
20
Q Mais la procédure que vous suiviez
21
n'était pas d'amener le pilote avec vous lorsque vous faisiez
22
l'enquête?
23
R Non, absolument pas.
24
Q Les affidavits que vous recueilliez, qui
25
les assermentait?
26
R Moi-même, puisque j'étais juge de paix.
27
Q Qui les rédigeait ?
28
R Moi-même.
29
Q Je vous réfère au cas du Oak Hill et du
30

Continental Pioneer, dont il a été question ici il y a quelque temps; vous étiez surintendant dans ce temps-là?

R C'est exact.

Q Voulez-vous raconter la façon dont vous avez procédé dans cette affaire?

R Si ma mémoire est bonne, dans le cas du Oak Hill, le pilote (le nom mentionné par le témoin n'apparaît pas à la transcription vu l'ordre du Président).

Q S'il vous plaît, voulez-vous ne pas mentionner les noms des pilotes - je demanderais à la Commission de donner instruction aux sténographes, comme ça s'est fait hier.

LE PRESIDENT:

Les mêmes instructions qu'hier à ce sujet là, comme de raison.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Continuez.

R Le pilote mentionné avait été absent du pilotage pendant quelque temps, tout près d'un mois si ma mémoire est bonne.

Q Est-ce avant le premier accident?

R Avant le premier accident - pour cause de maladie.

Q Est-ce que vous aviez requis un certificat médicaldans son cas?

R Je pense que oui.

Q Voulez-vous vérifier dans le dossier, s'il vous plaît.

1

2 R J'en ai un ici du onze juillet 1962.

3 Q C'est combien de temps avant le premier

4 accident, ça?

5 R Excusez moi, il y en a un du vingt et un

6 août mil neuf cent soixante-deux - l'accident du Oak Hill a eu lieu

7 le vingr-cinq (25) août mil neuf cent soixante-deux (1962).

8 Q Et l'examen médical, le vingt et un (21)

9 août?

10 R Ici nous avons ; "A qui de droit, je

11 soussigné certifie avoir eu sous mes soins monsieur ..."

12 Q S'il vous plaît...

13 R Excusez moi .

14 Q Monsieur "X"?

15 R Monsieur "X" du 2 au 21 août de la

16 présente année," signé par un médecin.

17 Q Signé par un médecin?

18 R Si je me souviens bien, ceci m'avait

19 été donné personnellement par le médecin lui-même.

20 Q Maintenant, ce n'est pas un certificat

21 donnant l'état de santé du malade; c'est tout simplement un cer-

22 tificat à l'effet que monsieur X a été sous les soins du docteur

23 Trudel.

24 Est-ce que vous avez requis que ce

25 pilote subisse un examen médical par des médecins du Gouverne-

26 ment?

27 R Pas au mois d'août, parce qu'il en avait

28 subi un au mois de juillet.

29 Q Par un médecin du Gouvernement?

30 R Par un médecin du Gouvernement, oui,

le onze (11) juillet.

Q Et quels étaient les commentaires du médecin sur la santé du malade, ou son aptitude à piloter, si vous voulez?

R L'examen...

Q Sans lire tout?

R ... prouvait que le type était en très bonne santé pour faire son ouvrage.

Q Et subséquemment à l'accident, quelles mesures avez-vous prises?

R Si je me souviens bien, le pilote en question avait été remis en tour le vingt-cinq (25) août au matin, et l'accident du Oak Hill a eu lieu dans la soirée du vingt-cinq (25) août, la même journée qu'il a été remis en tour.

Q Et subséquemment à cet accident...

R Lorsque l'accident a eu lieu, dans la soirée, je me suis rendu à bord moi-même, et le pilote est descendu à terre en même temps que moi.

Il fut enlevé du tour pour quelque temps, disons, une semaine, à peu près.

Q Est-ce que vous n'avez pas trouvé étrange que vous ayez un certificat d'un médecin disant que monsieur X était en état de vaquer à ses occupations au mois de juillet, et que subséquemment vous ayez un certificat d'un médecin établissant que monsieur Untel était sous ses soins?

R Non, parce que moi-même, j'avais conseillé au Pilote en question d'aller dans une maison de repos pendant quelque temps.

Alors, le certificat en date du 21 août

mil neuf cent soixante-deux (1962), démontrant comme quoi il avait été sous les soins d'un docteur pour une période indéterminée, me laissait croire qu'il était certainement en condition de reprendre l'ouvrage.

Q C'est pour ça que vous l'avez remis en tour?

R Oui, c'est pour ça.

Q Alors, après l'accident, quelles mesures avez-vous prises à l'égard de ce pilote-là?

R Il fut enlevé du tour pendant l'enquête préliminaire, quoi, et il fut remis en tour, après.

Pendant l'enquête préliminaire, j'avais eu l'autorisation de l'Autorité du Pilotage de le remettre en tour.

Q Est-ce que vous avez requis un nouvel examen médical?

R Non, pas à ce moment-là.

Q Est-ce qu'à ce moment-là il était encore sous les soins du médecin?

R Non, pas que je sache.

Q Alors, il a été remis en tour?

R Oui.

Q Et combien de temps après avoir été remis en tour a-t-il eu le deuxième accident?

R Si ma mémoire est bonne: dix jours. Le deuxième accident a eu lieu le cinq (5) septembre mil neuf cent soixante-deux (1962).

Q Est-ce que subséquemment au deuxième accident, il y a eu des expertises médicales?

R Lors du deuxième accident, le pilote est

entré à l'hôpital pour quelques mois, il n'y a pas eu d'examen..... l'Autorité du Pilotage n'a pas demandé d'examen médical immédiatement; seulement lorsqu'après le jugement, si je comprends bien...

Q De quel jugement parlez-vous?

R Après l'enquête sur la deuxième collision, le pilote en question perdait sa licence, était suspendue jusqu'à ce qu'il puisse prouver qu'il était mentalement et physiquement capable de reprendre l'ouvrage.

LE PRESIDENT:

Q Pourriez-vous nous dire de quelle sorte d'accident il s'agit dans ces deux-cas? Est-ce que c'est deux échouages ou collision?

R Deux échouages.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Je ne voudrais pas, Votre Seigneurie, à moins que vous le jugiez absolument nécessaire, repasser en détail les trois autres cas, quoique la procédure suivie par le Ministère...

LE PRESIDENT:
Si les procureurs veulent le faire, ils pourront le faire, ils auront les dossiers.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Est-ce que pendant que vous étiez surveillant local, toujours, vous avez eu des

1
2 cas de pilotes qui étaient, disons, des alcooliques chroniques?
3 R .....
4
5 Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Canadian Merchant Service Guild:
6 Votre Seigneurie, je suggère que ce
7 serait mieux de demander les questions
8 à un expert en médecine, et non pas au
9 capitaine Allard; c'est une question
10 plutôt médicale qui requiert des connais-
11 sances médicales.
12
13 LE PRESIDENT:
14 On reçonnaît l'avocat de la défense,
15 monsieur Langlois.
16
17 Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission.
18 Je vais reformuler ma question, Votre
19 Seigneurie.
20
Q Pendant que vous étiez surintendant local,
21 est-ce qu'il y avait des pilotes qui, suivant leur réputation, prenaient
22 roujours un coup?
23 R Comme dans toute profession, oui.
24 Q Disons tout de suite, le Barreau.
25 Est-ce qu'une surveillance spéciale existait pour les gens qui
26 avaient cette réputation?
27 R Décidément, l'alcoolisme a toujours
28 été un point noir, non seulement pour tout ce qui concerne les
29 marins, mais également dans le pilotage, et c'était un point
30 à surveiller.

Q Maintenant, ceux qui avaient cette réputation, ou ceux qui auparavant avaient été trouvés, avaient étémis à l'amende pour cette raison-là, est-ce que ces gens-là étaient surveillés d'une façon plus particulière que les autres, à cet égard-là, évidemment.

R Je n'ai pas rencontré aucun cas où il avait été prouvé qu un pilote pouvait être alcoolique, ou qu'il avait été porté - que jugement avait été porté contre lui, de cette manière-là.

(La question précédente est relue par le sténographe).

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r., pour la Can. Merchant Service Guild:
Votre Seigneurie, je regrette d'interrompre, mais je ne crois pas qu'il ait été prouvé, que qui que ce soit ait été mis à l'amende pour une question de ce genre-là.

LE PRESIDENT:
La question posée a deux aspects: ceux qui avaient raison de croire qu'ils étaient plus susceptibles d'être tentés de ce côté-là, est-ce que lui, en autant que lui, dans sa fonction, était concerné, le témoin, est-ce qu'il prenait plus de précautions pour vérifier voir si ces gens-là étaient en état de monter à bord.

D'autres n'en prenaient pas; on a dit tout à l'heure qu'il y en a un que ça faisait dix-huit (18) ans qu'il n'en prenait pas. Il n'y avait pas de vérification spéciale ; et ceux sur lesquels on avait certains doutes, est-ce qu'onvérifiait. Je suis certain que c'est le sens de la question.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Canadian Merchant Service Guild:
Je voulais m'objecter seulement à la dernière partie de la question, Votre Seigneurie.

LE TEMOIN:

R Décidément, des mesures étaient prises pour exercer une surveillance.

Q Me Maurice Jacques,
pour la Commission:

Q Quelle mesure

R Normalement, avant qu'un pilote s'embarque à bord d'un navire, tout spécialement un navire en transit, il passe par le Bureau du Pilotage. Alors, les commis en devoir avaient parmi leurs fonctions à exercer une surveillance de ce côté-là, une surveillance à l'oeil, quoi.

Q Une surveillance à l'oeil?

R Oui.

Q Est-ce que vous aviez donné des instructions spéciales à ces commis?

R Verbalement, oui.

Q Quelles instructions avez-vous données?

R Que s'ils jugeaient qu'un pilote n'était pas en condition physique de s'embarquer à bord d'un navire, de l'enlever du tour et de communiquer avec moi immédiatement.

Q Est-ce qu'en donnant ces instructions spéciales à vos commis, vous auriez mentionné nommément des pilotes?

R Non, je ne pense pas.

Q Vous venez de donner la réponse à la question que je posais il y a cinq minutes.

Q Est-ce que vous avez eu l'occasion de discuter de problèmes avec le Comité des Pilotes, de problèmes de quelque nature que ce soit?

R Oui.

Q Et quelle était la procédure de suivie lors de ces discussions-là?

R ..... De quelle manière entendez-vous? Les réunions qui étaient demandées par la Corporation des Pilotes ou par moi-même?

Q L'un ou l'autre, l'un et l'autre.

R Tout simplement, nous nous réunissions, pour arriver de trouver une solution à certains problèmes qui se présentaient.

Q Alors, qui est-ce que c'était, ça, "nous"?

R Les membres de la Corporation, les membres du Comité et moi-meme.

Q Est-ce qu'il y avait des minutes de ces réunions?

R Lorsque ces réunions-là avaient lieu à la Corporation des Pilotes, je crois qu'il y avait des minutes de

gardées.

Q Et lorsque les réunions avaient lieu chez vous, si tel était le cas?

R Non, c'était toujours fait d'une manière, bien..... non formelle.

Q Pendant votre terme d'office, est-ce qu'il est arrivé que les pilotes aient eu l'occasion de discuter des problèmes avec le Ministère, à Ottawa?

R Oui.

Q Avant que le problème ne soit soumis à Ottawa, est-ce qu'on en avait discuté avec vous?

R Oui.

Q Est-ce que lors de ces discussions-là, on vous soumettait le problème tout simplement comme un intermédiaire entre vos supérieurs et les pilotes, ou comme à quelqu'un qui puisse prendre une décision et régler le problème?

Me MARC LALONDE c.r.,
pour la Fédération des Pilotes:
Je pense qu'il est impossible de répondre à cette question-là de la façon dont elle est posée à l'heure actuelle, et si on cherche à connaître quelle était l'intention des pilotes quand ils soumettaient un problème, on serait mieux d'attendre le témoignage du président, et de lui demander quelle était son attitude.

LE PRESIDENT:
La question peut être posée autrement,

1
2 à savoir si le problème lui était soumis
3 pour décision, ou pour être transmis à
4 Ottawa.
5 Me MARC LALONDE, c.r.,
6 pour la Fédération des Pilotes:
7 D'accord, Votre Seigneurie.
8
9 LE TEMOIN:
10 R Ily avait certaines décisions qui pouvaient
11 être prises localement par moi-même, et les membres du Comité
12 connaissaient très bien mon champ d'action, ils savaient jusqu'où
13 je pouvais aller, et lorsque je ne pouvais pas décider moi-même, je
14 leur disais que leur demandes ou recommandations seraient présen-
15 tées à l'Autorité du Pilotage à Ottawa.
16 Me MAURICE JACQUES, c.r.,
17 pour la Commission:
18 Q Vous dites que les pilotes connaissaient
19 les limites de votre autorité ?
20 R Oui.
21 Q Est-ce que vous leur aviez fait part de
22 ces limites-là?
23 R Je n'en avais pas besoin; je n'avais nul-
24 lement besoin de leur faire part, puisque tous les devoirs et les
25 fonctions et l'autorité du surveillant du district sont très bien déter-
26 minés dans les règlements de la circonscription.
27 Q Alors, voulez-vous me donner des exem-
28 ples de ces cas où l'on vous soumettait des problèmes qui étaient
29 dans la limitede votre autorité?
30 R ..... les questions concernant le dispat-

ching, par exemple; toutes ces décisions concernant le dispatching étaient prises localement.

Q Oui?

R ..... les problèmes que pouvaient soulever les embarquements et les désembarquements à Les Escoumins, par les vedettes?

R Il y en avait certainement d'autres.

Q Alors, parlons d'embarquements aux Escoumins: quel problème vous a-t-on soumis à ce sujet, et voulez-vous nous dire si c'est vous même qui avez pris les décisions dans ce cas-là?

R .....

Là, est-ce que vous demandez des exemples, ou bien .....?

Q Un cas concret d'un problème qu'on vous aurait soumis concernant l'embarquement ou le débarquement des pilotes aux Escoumins?

R .....

Q Il n'y a pas eu un problème en rapport avec l'échelle coupée?

R Oui, par exemple.

Q Qu'est-ce que c'était brièvement, ce problème-là?

R Il s'agissait, lorsqu'un navire arrivait à Les Escoumins pour embarquer ou débarquer son pilote, il devait avoir son échelle coupée, prête.

Alors, il avait été décidé qu'un pilote avait le droit de refuser d'embarquer à bord d'un navire, à moins qu'il ait son échelle coupée.

1
2 Q Qui avait décidé?
3 R Après s'être assuré que toutes les agences
4 maritimes qui attendaient des navires sur le St-Laurent étaient au
5 courant de ce règlement-là, nous avions décidé que, quitte à faire
6 attendre le navire, qu'il devait avoir son échelle coupée.
7 Q Vous dites que vous avez attendu que les
8 agents soient au courant de ce règlement-là? Qui avait fait le
9 règlement?
10 R Ce règlement existait déjà lorsque je
11 suis arrivé dans le pilotage.
12 Q Alors, qui avait adopté ce règlement-là?
13 R Si je me souviens bien, c'était passé par
14 le chef de la division nautique.
15 Q A Ottawa?
16 R A Ottawa.
17 Q Alors, le règlement existait?
18 R Oui.
19 Q Avant qu'on vous soumette le problème,
20 c'est donc que le règlement n'était pas observé?
21 R C'est exact, oui.
22 Q Et quelle décision avez-vous prise à
23 cet égard?
24 R La décision que j'ai prise que l'Autorité
25 du Pilotage, localement, du moins, appuierait la demande des pi-
26 lotes qui exigeraient d'avoir l'échelle coupée.
27 Q Vous avez décidé d'appliquer le règle-
28 ment?
29 R En somme, oui .
30 (LA COUR EST AJOURNEE POUR
QUELQUES MINUTES)

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire

Le onzième jour de septembre, l'an mil neuf cent soixante et trois:

LE PRESIDENT:

Avant de continuer, relativement à la semaine prochaine, nous en avons encore discuté, et je crois que le secrétaire a vu aussi, un peu vite cependant, les procureurs, et puis Me Lalonde aussi, et je crois qu'il serait préférable que nous ayions des séances ici la semaine prochaine. Alors, si quelqu'un a des objections, j'aimerais bien qu'il les fasse tout de suite, à moins qu'il ne soit pas capable de les faire, à moins qu'il faille qu'il vérifie avec son bureau, ou autre chose. Autrement, j'aimerais bien prendre une décision tout de suite, parce que, pour plusieurs,

ça veut dire des arrangements pour la semaine prochaine, des confirmations d'hôtel, etc., et pour les interprètes et pour les sténographes.

Je crois que c'est dans l'intérêt de la Commission que nous puissions continuer ici la semaine prochaine.

Très bien, les arrangements seront faits, et la séance de Montréal de la semaine prochaine sera par conséquent remise au trente (30) septembre, et nous allons continuer ici toute la semaine prochaine, ici à Québec.

Capitaine HENRI ALLARD -
EXAMEN EN CHEF CONTINUE.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Lorsque vous êtes entré en fonctions comme surveillant local, quelle était l'attitude que vous avez prise vis-à-vis le règlement de problème de pilotage?

R Voici, en arrivant ici à Québec en qualité de surveillant local, j'ai eu une réunion avec le comité de la circonscription du pilotage de Québec; je leur ai fait connaître mon point de vue...

Q Qui était quoi?

1
2 R Qui était comme ceci: Que je désirais
3 que tous les problèmes, en autant qu'il était possible,
4 soient réglés entre nous autres ici même, localement,
5 en autant qu'il relevait de mon autorité de le faire.
6 Q Et en pratique, est-ce que cette
7 politique a été respectée par les pilotes?
8 R En pratique, elle fut respectée,
9 et je ne connais pas d'occasion où les pilotes aient
10 fait quoi que ce soit, ou soient entrés en contact avec
11 l'autorité d'Ottawa sans que je sois mis au courant
12 au préalable de leurs démarches.
13 Q Est-ce que dans les matières que
14 vous considériez de votre ressort, les pilotes, sans
15 vous demander de décision, tout en vous en informant
16 cependant, ont communiqué directement avec l'autorité
17 centrale à Ottawa?
18 R En matière qui relevait de mon
19 autorité ici à Québec, non, pas que je me souvienne.
20 Q Est-ce que vous avez eu l'occasion
21 de trancher des difficultés qui se sont élevées entre
22 pilotes et l'autorité de pilotage?
23 R Oui, c'est arrivé dans au moins un
24 cas.
25 Q Et quelle était la nature de ces
26 difficultés?
27 R Il existait des difficultés d'ad-
28 ministration à la sous-station de les Escoumains, et
29 les difficultés furent aplanies.
30 Q Par vous-même?

1
2 R Sous mes recommandations.
3 Q Sous vos recommandations faites à
4 qui?
5 R A l'autorité centrale.
6 Q La décision qui a été rendue sur ce
7 différend a été prise par qui?
8 R La décision fut prise par l'autorité
9 centrale, après recommandation locale.
10 Q Et ces recommandations que vous
11 avez faites, en aviez-vous au préalable discuté avec
12 les pilotes?
13 R Oui, décidément, il en avait été
14 question, puisqu'eux autres - puisque la majorité
15 des plaintes venaient des pilotes.
16 Q Et est-ce que vos recommandations
17 ont reçu, avant d'être transmises à Ottawa, l'appui
18 des pilotes?
19 R ..... en même temps que mes recom-
20 mandations partaient pour Ottawa, j'ai été avisé que
21 les pilotes eux-mêmes faisaient une recommandation
22 directement à l'autorité centrale, dans le même sens.
23 Q Vous avez appris ça comment?
24 R A l'occasion d'une assemblée.
25 Q Est-ce que c'était de façon officielle,
26 que vous aviez appris ça?
27 R Oui, d'une manière officielle.
28 Q Je crois que durant votre terme
29 d'office il y a eu une plainte logée par un de vos
30 commis à l'effet qu'un pilote qui était sur le point de

s'embarquer, était en état d'ivresse?

R .....

Q Est-ce que vous vous souvenez de ça?

R Non, je ne m'en souviens pas.

Q Et subséquemment, il y a eu une enquête assez longue, assez prolongée, et la plainte qui avait été portée par le commis avait été rejetée par l'autorité de pilotage.

R Je pense que vous référez à quelque chose qui s'est passée avant mon arrivée ici à Québec.

TRANSQUESTIONNE par Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Capitaine Allard, durant votre mandat comme surintendant, comme surveillant local du pilotage, est-ce que vous avez eu constamment de la collaboration du conseil d'administration de la Corporation des Pilotes?

R Oui, toujours.

Q Est-ce que vous pouvez dire que les représentants des pilotes vous ont appuyé dans l'exercice de vos fonctions?

R Entièrement.

Q Est-ce que vous pouvez dire si les représentants des pilotes ou le comité, le conseil d'administration de la Corporation s'est jamais objecté à des mesures disciplinaires que vous envisagiez?

R Non, pas que je me souvienne.

Q N'est-il pas vrai qu'en fait, ce même comité vous a encouragé, en plusieurs occasions, à

prendre des mesures disciplinaires?

R C'est exact, oui.

Q D'après votre expérience comme surveillant local, est-ce qu'il y aurait intérêt à ce qu'une plus large autorité soit accordée localement, dans l'administration du pilotage?

R Je le crois, oui.

(Le témoin est transquestionné en anglais par Me Mason)

TRANSQUESTIONNE par Me JEAN BRISSET, c.r., pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Allard, vous avez été en fonctions, je comprends, du vingt-quatre (24) septembre mil neuf cent soixante et un (1961) au premier (1er) mai mil neuf cent soixante-trois (1963)?

R C'est exact.

Q Mon confrère monsieur Mason vous a interrogé au sujet des amendes imposées pendant votre terme d'office, et a attiré votre attention sur la pièce numéro 658. L'avez-vous devant vous?

R Oui.

Q Vous allez remarquer qu'au cours de l'année mil neuf cent soixante-deux (1962), il ne semble pas y avoir eu d'amendesimposées,puisqu'elles ne sont pas enregistrées dans cette pièce. Est-ce qu'il y a une explication à ça?

R .....

Q Parce que j'avais compris que vous

1
2 aviez imposé quelques amendes durant mil neuf cent
3 soixante-deux (1962)?
4 R Oui. Je me demande si ce rapport
5 est bien celui..... est bien le rapport final qui fut
6 produit à la fin de l'année mil neuf cent soixante-
7 deux (1962).
8 Q Si vous aviez imposé une amende,
9 le montant devrait en apparaître dans cette pièce,
10 n'est-ce pas?
11 R Oui.
12 Q Vous nous avez parlé de problèmes
13 qui se sont soulevés dans la circonscription de Québec
14 et auxquels vous avez été intéressé pendant votre terme
15 d'office. Est-ce que vous vous rappelez qu'au début
16 de l'année mil neuf cent soixante-deux (1962), il avait
17 été question d'imposer une charge aux pilotes de
18 Québec relativement au service de la vedette aux
19 Escoumains?
20 R Oui.
21 Q Est-ce que cette recommandation
22 provenait de vous? De votre bureau?
23 R Non, en autant que je me souvienne,
24 la recommandation avait été faite avant mon arrivée au
25 bureau.
26 Q Avant septembre mil neuf cent
27 soixante et un (1961)?
28 R Je le crois.
29 Q Est-ce que votre bureau, à votre
30 connaissance, en avait été officiellement averti?

1
2 R Je ne me souviens pas d'en avoir
3 été averti par l'autorité centrale.
4 Q De quelle façon avez-vous appris
5 qu'une charge comme celle-là pouvait être imposée,
6 et qu'il en était question?
7 R Par le comité de la circonscription
8 de Québec.
9 Q Vous voulez dire: Par le comité des
10 pilotes?
11 R Le comité des pilotes, oui.
12 Q Et non pas par l'autorité du Pilotage
13 à Ottawa?
14 R C'est exact.
15 Q Est-ce que vous avez eu l'occasion
16 de transmettre vos recommandations à l'autorité du
17 Pilotage à Ottawa en charge de cette chose?
18 R Nullement.
19 Q Vous êtes au courant également qu'il
20 y a eu un arrêt de travail, de la part des pilotes
21 de cette circonscription, au début de la saison mil
22 neuf cent soixante-deux (1962), n'est-ce pas?
23 R Oui.
24 Q Est-ce que vous avez été consulté
25 par le comité des pilotes ou les pilotes de votre
26 circonscription avant que cet arrêt de travail ne se
27 produise?
28 R ..... non.
29 Q Quand avez-vous appris qu'il y
30 aurait arrêt de travail? Est-ce avant qu'il se produise,

ou après qu'il se soit produit?

R J'ai été avisé par le Comité des Pilotes de la circonscription de Québec qu'il y aurait des assemblées générales.

Q Quand avez-vous été ainsi avisé? Vous rappelez-vous?

R Peut-être quelques jours avant les assemblées générales.

Q Avez-vous jugé à propos, à ce moment-là, de convoquer une réunion avec le comité ou avec les pilotes de la circonscription, pour discuter des raisons de cet arrêt de travail qu'on avait annoncé?

R Non, parce qu'après communication avec l'autorité régionale ou centrale, on m'avait informé qu'on s'occupait - c'est-à-dire que l'autorité du pilotage, l'autorité centrale, s'occupait de ce problème là.

Q Est-ce que je dois comprendre que le problème ou les problèmes qui se soulevaient à ce moment-là ont été des problèmes auxquels vous n'avez aucunement participé, en ce qui regarde une solution possible?

R C'est exact; aucune participation de l'autorité locale, ici à Québec.

Q Etes-vous personnellement au courant, capitaine, qu'au cours de cet arrêt de travail, des messages radiophoniques ou télégraphiques aient été envoyés aux navires arrivant aux Escoumains, leur disant que les pilotes - les informant que les pilotes

étaient en grève, et qu'ils ne devaient pas procéder et remonter le St-Laurent?

R Non.

Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent: Je regrette, mais est-ce que mon savant confrère ne voudrait pas peut-être lire le dit télégramme, étant donné qu'il apparaît dans le mémoire de la Shipping Federation, pour ne pas qu'il y ait confusion quant à la teneur de ce télégramme.

LE PRESIDENT: Je présume que preuve en sera faite en temps et lieux, à tout évènement.

Me JEAN BRISSET, c.r., pour la Féd. des Armateurs du Canada: Oui, tout ce que je désire savoir, c'est si le témoin est au courant actuellement.

LE PRESIDENT: Alors, lisez-lui donc le télégramme.

Me JEAN BRISSET, c.r., pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Capitaine, je voudrais vous lire le texte d'un message adressé le neuf (9) avril mil neuf cent soixante-deux (1962), via Mont-Joli radio

station au navire Emma Johanna, se lisant comme suit:

"No licensed pilot available on St.Lawrence River from Escoumains to Kingston STOP no buoys in position STOP and in view of latest grounding and harbour damages by ship navigating without licensed pilot we advise you to find safe anchorage just of Escoumains until further notice Federation of St.Lawrence River Pilots."

Etes-vous au courant, personnellement, capitaine Allard, que tel message ait été envoyé à ce navire en particulier, ou des messages de la même teneur à d'autres navires, dans votre circonscription, au cours de l'arrêt de travail d'avril mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Non, je ne suis pas au courant de ce message-là.

Q C'a été fait sans votre connaissance ou autorité, - si en fait ils ont été envoyés?

R Je ne me souviens nullement qu'un message de cette teneur-là me soit passé entre les mains au temps des assemblées générales en avril mil neuf cent soixante-deux (1962).

Q En d'autres termes, vous n'avez jamais été avisé de tel message?

R Pas que je me souvienne.

Q L'avez-vous appris indirectement, que tel message ou celui-là en particulier avait été transmis?

R Non.

Q En aucun temps?

R En aucun temps.

Q Même après que l'arrêt de travail se soit terminé?

R En aucun temps, non.

Q Capitaine, voulez-vous regarder devant vous le dossier du pilote impliqué dans les deux accidents du Oak Hill et Continental Pioner. Capitaine, vous nous avez dit que le onze (11) juillet mil neuf cent soixante-deux (1962), vous auriez obtenu un examen médical du pilote concerné, et, attirant votre attention sur le règlement numéro 23, sous-paragraphe 2, qui se lit comme suit, en partie lorsque, à un moment quelconque, le surintendant a lieu de croire que l'aptitude d'un pilote est diminuée par suite d'un défaut de vue ou d'ouïe ou de toute autre incapacité physique ou mentale, il peut, avec l'approbation de l'autorité, lui ordonner de subir un ou plusieurs examens," ainsi de suite, jusqu'à ce qu'il y ait "certitude qu'il est apte à exerçer ses fonctions."

Voulez-vous me dire si c'est en regard de ce règlement et aux fins de l'appliquer que vous aviez demandé un examen médical du pilote concerné?

R Je le crois, oui.

Q Alors, par conséquent vous aviez raison de croire que l'aptitude du pilote concerné était diminuée pour une raison quelconque?

R Oui.

Q Quelles étaient vos raisons à ce

moment-là?

R Je pense que mon opinion à ce sujet-là était basée sur le fait que le dit pilote avait manqué son tour en plusieurs fois, dans un espace de temps limité.

Q Et ces manquements au tour pendant un espace de temps limité remontaient à quelle date, environ, avant le onze (11) juillet mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Je dirais, depuis..... depuis le mois de juin.

Q Depuis le mois de juin mil neuf cent soixante-deux (1962), évidemment?

R C'est exact, oui.

Q Est-ce que le pilote concerné avait demandé congé pendant cette période?

R Pas que je me souvienne, non.

Q Est-ce que je dois comprendre qu'il s'agissait alors d'absences non justifiées ou non permises par l'autorité?

R C'est exact, oui.

Q Et à peu près combien de fois ces absences non justifiées s'étaient répétées pendant cette période?

R Voici, je vois ici qu'une amende au dit pilote avait été imposée le treize (13) juin mil neuf cent soixante-deux (1962), parce qu'il avait manqué son tour à Québec.

Q Alors, l'amende imposée le treize (13) juin était en regard de l'absence qui antécédait le

treize (13) juin?

R Oui.

Q Maintenant, pendant la période qui s'est écoulée entre le treize (13) juin et le onze (11) juillet, y a-t-il eu également absence de ce pilote à son devoir?

R Probablement, oui.

Q Est-ce qu'en regard de ces absences, on vous avait demandé permission ou congé, par exemple en produisant un certificat médical?

R Non, pas que je pense.

Q Alors, les absences qui s'étaient produites dans le mois qui s'est écoulé entre le treize (13) juin et le onze (11) juillet étaient toutes des absences non justifiées, non permises par vous comme surveillant?

R C'est exact.

Q Avez-vous jugé à propos de prendre des mesures disciplinaires, en regard de ces absences durant le mois concerné, c'est-à-dire du treize (13) juin au onze (11) juillet?

R Si je me souviens bien, c'est durant cette période-là que le pilote mentionné fut enlevé de la liste du tour pendant quelque temps, et lorsqu'il est revenu avec cinq ou six voyages en arrière de ses confrères, il fut remis dans la moyenne des tours de voyage, ce qui constituait indirectement une amende très forte, dans la valeur des $500.00 à $600.00.

Q Maintenant, à venir jusqu'au onze (11) juillet mil neuf cent soixante-deux (1962), capitaine, vous aviez eu, de la part de ce pilote, des absences non justifiées, mais d'un autre côté, vous n'aviez pas obtenu de lui de rapport médical?

R Avant juin mil neuf cent soixante-deux (1962)?

Q Avant le onze (11) juillet mil neuf cent soixante-deux (1962)? Ce que je voudrais savoir, c'est: Pour quelle raison, le onze (11) juillet mil neuf cent soixante-deux (1962), avez-vous jugé à propos de demander un examen médical relativement à l'aptitude du pilote pour remplir ses fonctions? Quels sont les motifs qui vous ont amené à prendre cette décision?

R Certainement le fait que le pilote n'était pas assidu à son devoir.

Ce fait-là m'a incité à vérifier pour connaître la cause de ces absences-là, et j'en ai certainement déduit qu'il y avait un malaise physique quelconque, d'où vient la demande d'un examen médical.

Q Votre conclusion a été qu'il y avait possibilité, pour me servir de vos mots, de malaise physique, c'est-à-dire que la condition physique du pilote n'était pas telle qu'il pouvait remplir ses fonctions?

R .....

Q C'est bien ça?

R Non, je dirais plutôt que sa condition

physique le poussait à manquer ses voyages, et non pas à le rendre inapte à remplir ses fonctions.

Q Pourriez-vous être plus explicite, quand vous dites que sa condition physique l'amenait à s'absenter, à ne pas faire ses voyages, qu'est-ce que vous voulez dire? Qu'est-ce que vous entendez? Au point de vue maladie?

R Au point de vue maladie, oui, et également, je croyais qu'avec un examen médical à la Santé Nationale, qu'il pourrait en résulter un certain résultat psychologique qui le pousserait à être plus assidu.

Q Est-ce que vous avea fait enquête auprès de lui, à ce moment-là, en le faisant venir à votre bureau pour voir son comportement?

R Oui, à plusieurs reprises.

Q Et est-ce que son comportement vous a laissé croire qu'un examen médical pouvait être nécessaire?

R Je le pensais, oui.

Q Et cela marchait depuis..... un mois au moins, et plus, avant le onze (11) juillet, cette situation-là se prolongeait déjà depuis plus d'un mois?

R Oui.

Q Maintenant, vous avez eu le rapport médical du onze (11) juilletmil neuf cent soixante-deux (1962), et vous nous avez dit que le rapport était à l'effet que le pilote était en état physique et mental

1
de remplir ses fonctions?
2
R Oui, en autant que je me souvienne.
3
Je ne l'ai pas relu au complet, mais en autant que je
4
me souvienne, il était en mesure.
5
Q Malgré les données de ce rapport,
6
capitaine, vous avez cru bon, si j'ai bien compris,
7
de recommander au pilote de prendre un repos.
8
R .....
9
Q Est-ce bien ça que vous avez dit?
10
R Oui, c'est exact.
11
Q Qu'est-ce qui vous a amené à lui
12
faire cette recommandation, malgré que le certificat
13
médical vous laissait savoir qu'il était apte à remplir
14
ses fonctions?
15
R C'est quej'avais appris que le
16
pilote en question avait un certain problème personnel
17
et domestique, et en prenant un repos, que peut-être
18
ça améliorerait sa condition.
19
Q Alors, à tout évènement, après ce
20
repos, le pilote est revenu au bureau et a été remis
21
en tour, je comprends?
22
R Oui, oui, c'est exact.
23
Q Et l'accident est arrivé le vingt-cinq
24
(25) août?
25
R Oui.
26
Q Ce qui voudrait dire que le repose
27
a été presque de sept semaines.
28
R .....
29
Q Du onze (11) juillet au vingt et un
30
(21) août?

R Un instant, s'il vous plaît.....
la note que nous avons dans le dossier d'un certain
docteur est comme ceci:

"Je soussigné, certifie avoir eu
sous mes soins monsieur X du deux (2) au vingt et un
(21) août de la présente année."

Q Cedocument dont vous venez de nous
lire un extrait, est-ce que j'ai raison de croire
qu'il s'agissait tout simplement d'un document justifiant
l'absence, conformément aux règlements?

R Oui, c'est exact. Voici, il y a
une autre raison pour ce genre de document-là, c'est
que le repos avait été pris à une certaine clinique
où le médecin en charge refuse de donner un certificat
médical. Il stipule tout simplement qu'il a eu tel
ou tel patient sous ses soins, mais il se refuse à
donner tout autre document.

Q Je crois comprendre que vous
n'avez pas jugé à propos, à ce moment-là, d'avoir un
autre examen par un médecin choisi par vous-même ou
par l'autorité, avant de le remettre en tour?

R La valeur d'un certificat médical
peut prêter à certains doutes, parfois...

Q En d'autres termes, vous vous êtes
fié à l'examen médical dont vous aviez le rapport du
onze (11) juillet mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Plutôt, oui.

Q Maintenant, monsieur Maheux nous
a dit ce matin que l'accident dans lequel le navire Oak

1
2 Hill a été concerné est arrivé à Lauzon, et que le
3 navire était un navire descendant, et que le pilote
4 concerné était embarqué, évidemment, à Québec.
5 Est-ce que vous avez dans vos dossiers l'heure d'em-
6 barquement du pilote?
7 R Je le crois, oui.
8 Q Voulez-vous me la donner, de même
9 que l'heure de l'accident?
10 R L'accident a eu lieu le vingt cinq (25)
11 août mil neuf cent soixante-deux (1962).
12 Q Si je puis vous faciliter la chose,
13 d'après mes records, le pilote serait embarqué à 22:30
14 heures, et l'accident est arrivé à 22:39 heures.
15 Est-ce que c'est exact, d'après vos propres records?
16 R Malheureusement, je n'ai pas ici le
17 rapport d'accident du pilote lui-même. Alors, je n'ai
18 pas les heures exactes de son embarquement.
19 Q A tout évènement, l'accident est
20 arrivé à Lauzon, qui est juste de l'autre côté, ici?
21 R Oui, tout près de la bouée 87½.
22 Q A une distance d'un mille à peine
23 de l'endroit d'embarquement normal? Un mille ou deux?
24 R A un mille ou deux, oui.
25 Q Et sur le côté sud de la rivière,
26 n'est-ce pas?
27 R C'est exact, oui.
28 Q Vous nous avez dit tout à l'heure
29 qu'après l'accident, vous vous êtes rendu à bord du
30 navire, vous-même?
R Oui.

Q Vous rappelez-vous à quelle heure vous êtes arrivé à bord du navire?

R Je suis arrivé à bord du navire vers les minuit et demi ou une heure, le vingt-six (26).

Q C'est-à-dire, environ deux heures après l'accident?

R Approximativement, oui.

Q Quel était le but de votre visite à bord? Est-ce que c'était... j'imagine, pour faire une enquête, n'est-ce pas?

R Pas nécessairement; je ne m'attendais nullement de pouvoir procéder à l'enquête à ce moment-là. C'était pour me rendre sur les lieux moi-même, voir si le capitaine avait besoin d'assistance, ou si nous pouvions lui être d'aucune utilité, et également vérifier dans quel état le pilote était au point de vue nervosité et tout ça.

Q Une des raisons pour laquelle vous vous êtes rendu à bord était en fait pour vérifier quelle était la condition du pilote concerné?

R Oui, mais je ne dirais pas que c'était la première, la raison principale de mon embarcation à bord du navire. La raison principale, c'était pour démontrer au capitaine qu'il y avait quelqu'un du département du Transport qui allait s'occuper de l'accident, quoi.

Q De fait, avez-vous vérifié quelle était la condition du pilote à ce moment-là, quand vous êtes arrivé à bord?

1
2 R Ah oui, parce que le pilote est
3 descendu à terre avec moi, et nous avons causé au
4 bureau pendant quelque temps.
5 Q Est-ce que pendant que vous étiez à
6 bord du navire, vous vous êtes informé auprès du capitaine
7 et des officiers de son comportement juste avant l'acci-
8 dent et immédiatement après l'accident?
9 R Non, pas immédiatement après parce
10 que..... vu l'état de surexcitation de tout le personnel
11 à bord du navire, je n'ai pas voulu demander aucune
12 question à ce moment-là.
13 Q Est-ce qu'on vous a offert de vous
14 donner des détails sans que vous en demandiez?
15 R Non, nullement, et je n'aurais pas
16 voulu en avoir immédiatement, non plus. J'ai dit tout
17 simplement au capitaine que je reviendrais à bord le
18 lendemain matin.
19 Q Alors, on ne vous a donné aucun
20 renseignement à ce moment-là, lors de votre visite,
21 à une heure du soir, du comportement du pilote?
22 R Non.
23 Q Avez-vous vous-même, en revenant
24 à Québec, ou en parlant au pilote, soit à bord du
25 navire, soit à bord de la vedette, constaté quel était
26 le comportement du pilote à ce moment-là?
27 R Très normal, pour les circonstances.
28 Q Est-ce que vous avez senti son
29 haleine ?
30 R Oui, et même j'ai fait un effort

spécial en ce sens-là.

Q Avez-vous remarqué qu'il sentait l'ail très fortement?

R Non, absolument pas.

Q Le lendemain, lorsque vous êtes retourné à bord, parce que je comprends que vous êtes retourné à bord pour faire votre enquête, vous êtes-vous informé auprès des officiers et du capitaine du comportement du pilote, le lendemain de l'accident?

R Oui, le lendemain de l'accident, lorsque je suis retourné à bord, le capitaine m'a avisé qu'ils ne feraient, ni lui ni ses officiers ne feraient aucune déclaration avant l'arrivée de son aviseur légal, de son conseiller juridique.

Q Est-ce que plus tard, à tout évènement, vous avez appris quel avait le comportement du pilote, par exemple, immédiatement après l'accident?

R Oui.

Q Est-ce qu'on vous a dit qu'il s'était endormi profondément et qu'on ne pouvait plus le réveiller?

R Vous parlez bien de l'accident du Oak HIll?

Q Oui.

R ..... non, il ne fut pas question de ça.

Q Vous ne vous rappelez pas de ça?

R Non.

Q Avez-vous quelqu'expérience en ces matières, pour juger de la condition physique d'un

1
2 homme, monsieur Allard ?
3 R Voici: J'avais rencontré le pilote
4 en question le matin du vingt-cinq (25) août, le matin
5 qu'il avait été remis en tour, et il était..... il
6 semblait être très bien physiquement, le moral était
7 bon, et il reprenait le bouleau, très enthousiasmé.
8 Q A tout évènement, qu'est-ce que
9 vous avez fait immédiatement après le vingt-cinq (25)
10 août, après que le pilote soit revenu à terre, en regard
11 de sa remise sur le tour?
12 R Immédiatement après l'accident, il
13 fut enlevé du tour, et, je n'ai pas les dates exactes,
14 mais je pense qu'il est resté en dehors du tour au
15 moins une semaine.
16 Q Pour quelle raison l'avez-vous
17 enlevé du tour?
18 R Pour nous faciliter l'enquête, et
19 également pour lui permettre de faire son rapport
20 d'accident lui-même.
21 Q Est-ce qu'il est normal, lorsqu'un
22 pilote est impliqué dans un accident, de l'enlever
23 immédiatement du tour, dans votre circonscription?
24 R Oui, c'est la pratique, oui.
25 Q Est-ce que ç'a été la pratique
26 toujours suivie?
27 R Je ne dirai pas "toujours", non,
28 mais c'est la pratique normale.
29 Q Dans tous les cas d'accidents
30 relativement majeurs, pendant votre terme d'office?

1
2 R Oui, oui.
3 Q C'est-à-dire, dans tous les cas
4 d'accidents majeurs qui sont relatés à la pièce que
5 vous avez produite ce matin? Voulez-vous examiner la
6 pièce 652, particulièrement les accidents rapportés
7 au cours de la saison mil neuf cent soixante-deux
8 (1962), pendant que vous étiez en office, et me dire
9 si dans tous ces accidents, du moins ceux qui sont
10 majeurs, le pilote concerné ou impliqué a été mis
11 hors tour?
12 R Je crois que c'est exact, dans
13 tous les accidents majeurs, le pilote fut enlevé
14 du tour.
15 Q Une autre question, capitaine,
16 relativement à cet accident, comme vous avez été sur
17 les lieux une heure ou deux après l'accident, vous
18 me confirmez que la température était belle; il n'y
19 avait aucune circonstance spéciale?
20 R Non, la température était très
21 belle.
22 Q Maintenant, vous me dites que ce
23 pilote a été remis en tour environ une semaine après
24 son accident. Est-ce que vous avez la date exacte?
25 R Non, je ne l'ai pas ici.
26 Q Pouvez-vous me dire tout au moins
27 s'il a fait des voyages avant le deuxième accident
28 du cinq (5) septembre mil neuf cent soixante-deux (1962)?
29 R Je le crois, oui.
30 Q Savez-vous combien?

R Non, malheureusement.

LE PRESIDENT:

Si ces informations sont nécessaires, comme aussi d'autres informations que vous n'avez pas pu avoir précédemment, nous pourrions demander au témoin de vous obtenir ça pour demain matin.

SUITE A LA PAGE 2,244

Me JEAN BRISSET, c.r.,

pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Voulez-vous maintenant en arriver au cas du Continental Pioneer, et nous dire à quelle heure le pilote concerné est embarqué à bord du navire?

R Malheureusement, je n'ai pas ces informations-là dans ce dossier-ci.

Q D'après mon information, sujet à votre vérification, le pilote est embarqué à 21:14 heures, le 16 septembre mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Il est fort possible, oui.

Q Aux Escoumins?

R Oui.

Q Il s'agissait évidemment d'un bateau qui montait?

R C'est exact.

Q Est-ce que vous avez l'heure de l'accident?

R Je ne l'ai pas ici non plus, non.

Q D'après mes informations, sujet à votre vérification, l'accident est arrivé à 21:40 heures, trois milles à l'ouest de la Station de Pilotage?

R Les Escoumins, oui, approximativement, oui.

Q Quant à la position, vous avez souvenir qu'elle est à peu près exacte: trois milles à l'ouest ?

R L'Anse à la Barque.

Q Est-ce que vous avez été avisé de ce deuxième accident immédiatement après que c'est arrivé?

R Immédiatement, oui.

Q Est-ce que vous avez pris des mesures pour faire enquêter immédiatement, comme vous l'aviez fait dans le cas précédent?

R Oui, je me suis rendu sur les lieux immédiatement.

Q A propos, en revenant en arrière, vous avez dit que le pilote avait été remis en tour. Est-ce que ceci fut fait de votre propre responsabilité, ou sur la responsabilité de l'Autorité du Pilotage d'Ottawa?

R .....

Q En d'autres termes, qui a pris la décision?

R Je ne me souviens pas au juste, actuellement, mais je crois que cette décision-là avait été approuvée par les autorités supérieures.

Q En d'autres termes, vous aviez fait un rapport, dans l'intervalle, avec une recommandation?

R Je le crois, oui.

Q Et la recommandation, si je puis conclure, était qu'il soit remis en tour?

R Non, la recommandation était pour une enquête préliminaire mais qu'il soit remis en tour dans l'entre-temps.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r., pour la Canadian Merchant Service Guild: Mon confrère m'excusera, mais pour la bonne intelligence du témoignage, le témoin a dit que dans des cas de ce genre le pilote était enlevé du tour tout simplement

pour faciliter l'enquête, le "fact finding investigation" du Ministère, et non pas parce qu'il y avait implication de faute ou qu'il y a nécessairement implication de faute, mais tout simplement pour que le pilote soit à la disponibilité du Ministère pour fins d'enquête.

LE PRESIDENT:

Je crois qu'il peut y avoir peut-être aussi une question de sécurité, et je crois que le Procureur, monsieur Brisset, essaie d'établir ce point-là.

Me JEAN BRISSET, c.r.,

pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Allard, j'attire votre attention sur le règlement 19, sous-paragraphe 4 qui dit: "Le Surintendant, s'il a des motifs raisonnables de supposer qu'un pilote a été sous l'empire de boissons enivrantes ou de narcotiques pendant qu'il était de service, peut rayer immédiatement son nom de la liste des affectations, et il doit faire une enquête approfondie à ce sujet et présenter à l'Autorité un rapport de ses conclusions". Voulez-vous me dire, pendant votre terme d'office, de quelle façon vous expliquiez ce règlement?

R S'il y avait des rapports comme quoi un pilote avait été sous l'influence de l'alcool ou bien de narcotiques, décidément, nous étions justifiés de l'enlever du tour jusqu'à ce qu'il y ait une enquête à ce sujet.

Q En d'autres termes, d'après la façon dont

vous appliquiez les termes de ce règlement, le pilote ne devait pas reprendre ses tours avant que le résultat de l'enquête ne soit connu?

R Je ne pense pas que ce soit le point de vue normal des avocats : ordinairement, le défendeur d'un type qui serait inclupé de cette manière-là nous dirait: "Prouvez qu'il est coupable et ensuite il sera enlevé du tour complètement".

Q Est-ce que vous interprétez de même façon l'article 23, paragraphe 2, dans lequel il est dit que si le surintendant a raison de croire que l'attitude d'un pilote est diminuée par suite d'incapacité physique ou mentale, il peut lui faire subir un examen, et le pilote ne sera pas affecté au service tant que l'Autorité n'a pas la certitude qu'il est apte à remplir ces fonctions, en d'autres termes, est-ce que vous le considérez apte à remplir ces fonctions jusqu'à ce que le rapport médical soit déposé?

R S'il y a des doutes, non, parce qu'il y a toujours le facteur sécurité, et en somme, ces règlements, bien qu'ils soient appelés "règlements", ils ne sont..... du moins, je les considérais comme un guide, mais où le bon sens et lejugement devait toujours primer.

Q Maintenant, dans le cas du premier accident impliquant le navire Oak Hill, est-ce qu'il n'est jamais venu à votre pensée que le pilote concerné n'ait été dans un état qui aurait pu vous permettre d'invoquer soit l'un ou l'autre de ces deux articles, ou ces deux règlements, c'est-à-dire qu'il ait pu être sous l'état de boissons enivrantes ou de narcotiques, ou qu'il ait pu être dans un état physique qui ne lui permettait pas réellement de continuer à exercer ses fonctions?

R .....

Q Est-ce que ça vous est venu à l'idée?

R Non, ça ne m'est pas venu à l'idée avant la fin de l'enquête.

Q Quand vous dites "avant la fin de l'enquête", la fin de quelle enquête?

R L'enquête préliminaire, et non le "fact finding".

Q L'enquête préliminaire qui est faite par l'Autorité du Pilotage?

R C'est exact, oui.

Q L'enquête préliminaire relativement au premier accident?

R Oui.

Q Et quand avez-vous connu le résultat de cette enquête préliminaire?

R Le résultat nous est parvenu sûrement quelques mois après, mais seulement, après avoir suivi l'enquête préliminaire moi-même, j'en avais fait mes déductions.

Q Alors, l'idée ne vous est même pas venu, après le deuxième accident, que le pilote impliqué pouvait ne pas être en condition physique pour remplir ses fonctions de pilote?

R Décidément, oui, après le deuxième accident, ça devenait une certitude, et c'est pourquoi il ne fut jamais remis en tour par la suite.

Q Venons maintenant au deuxième accident: vous dites que vous êtes allé à bord le soir même?

R Le lendemain.

Q A quelle heure êtes-vous arrivé à bord?

R Vers les minuit ou une heure.

Q Etes-vous en mesure de dire, d'après

vos connaissances personnelles, ou les renseignements que vous avez au dossier, si également cette journée la température était clémente, si la température était belle, et qu'il n'y avait aucune circonstance spéciale?

R Apparemment, la température était très belle.

Q Avez-vous vu à quel endroit le navire était échoué?

R Oui, puisque lorsque j'ai embarqué à bord du navire, il était encore échoué.

Q Avez-vous pu embarquer de terre, ou si vous êtes passé par la mer?

R Par la mer.

Q Est-ce que vous auriez pu embarquer de terre, comme questim de fait?

R Il y aurait eu possibilité, oui.

Q Dans la baie où il était entré?

R Oui.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Canadian Merchant Serv. Guild:
Votre Seigneurie, mon confrère était en train de nous convaincre que lesofficiers de navire auraient pu voir eux-mêmes qu'il s'en allait à terre.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. desArmateurs du Canada:

Q Et alors, à votre arrivée à bord du Continental Pioneer, le lendemain de l'accident, est-ce que vous

avez pris des informations ou constaté vous-même quelle était la condition physique du pilote, à ce moment-là?

R Oui, nous avons interrogé le capitaine et les officiers, et nous avons ramassé des affidavits de leur part.

Q Particulièrement en ce qui regarde son comportement, immédiatement après l'accident, quelles sont les informations que vous avez obtenues?

R ..... il y a déjà un an de ça, alors.....

Q Est-ce que ça faciliterait votre souvenir si je vous disais que dans ce temps-là on vous a rapportéque le pilote s'était endormi profondément, et qu'il avait été impossible de le réveiller pendant plusieurs heures, et qu'il sentait très fortement l'ail?

R C'est exact.

Q Savez-vous ce qu'indiquent ces symptômes?

R ..... non, je ne suis pas au courant.

Q Vous ne vous êtes pas informé?

R D'une manière personnelle, oui, à titre de...

Q Vous vous êtes informé d'une manière personnelle?

R A titre d'information personnelle, oui, je me suis informé, mais l'enquête préliminaire ou l'enquête officielle ne me revenait pas.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Alors, si vous le savez, voulez-vous répondre à la question?

R .....

Me JEAN BRISSET, c.r.,

pour la Féd. des Armateurs du Canada.

Q Je vous avoue que je ne comprends pas votre réponse. En d'autres termes, vous savez ce qu'indiquent ces symptômes, mais vous le savez d'une façon personnelle, vous dites?

R En autant que le pilotage est concerné, lors de l'accident, je ne connaissais pas, ou du moins je ne savais pas qu'est-ce qui pouvait produire de tels symptômes.

Q Mais vous le savez maintenant?

R Oui, pour m'être informé à titre personnel.

Q Voulez-vous nous dire...

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,

pour la Can. Merchant Service Guild:

Je dois m'objecter...

LE PRESIDENT:

On ne se comprend pas actuellement.

Q Ce que Me Brisset demande, c'est: Au moment de l'accident et au moment où vous avez fait l'enquête, saviez-vous ce que ça voulait dire?

R A ce moment-là, non.

Q Vous l'avez appris depuis?

R C'est exact.

Q Vous vous êtes informé personnellement pour savoir ce que ça voulait dire?

R C'est exact, oui.

Q Et vers quel moment, par rapport à

l'accident ou votre enquête, avez-vous fait cette investigation personnelle, c'est-à-dire cette demande d'information personnelle relativement à ces symptômes? Est-ce que c'était longtemps après l'accident, ou juste en descendant du navire?

R Disons, quelques semaines après l'accident.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Alors, quelle information avez-vous obtenue?

R ..... je pense que ça demeure encore personnelle.

Q N'est-il pas vrai que ces symptômes indiquent...

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour laCan. Merchant Service Guild:
Votre Seigneurie, qu'on fasse donc venir un médecin si on veut faire une preuve médicale.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Est-ce que ça n'indique pas: consommation de narcotiques par voie intraveineuse?

R Il est possible que les narcotiques puissent produire tels symptômes, apparemment.

Q Et si vous aviez fait cette enquête immédiatement après le premier accident, et obtenu ces informations, j'imagine quevous auriez été au courant de ce que voulaient dire ces

1 symptômes; mais ça ne vous est pas venu à l'idée à ce moment-là?
2 R Je n'avais aucune raison de croire qu'a-
3 près le premier accident, que le pilote mentionné étaitsous l'influ-
4 ence de quoi que ce soit.
5 Q Malgré les antécédents antérieurs que
6 vous avez décrits relativement à son comportement et sa conduite?
7 R Oui, malgré tout ça.
8
9 Me MAURICE JACQUES,
10 pour la Commission:
11 Q Monsieur Allard, je vous montre le
12 dossier officiel de ce pilote dont il s'agit; ily a deux certificats
13 médicaux dans ce dossier-ci, à part celui qui a été obtenu des
14 médecins du Gouvernement. Vous en avez un devant vous?
15 R C'est exact, oui.
16 Q Il émane de quel hôpital?
17 R Sanatorium Mastaï.
18 Q Il est signé par un médecin?
19 R C'est exact.
20 Q Connaissez-vous la spécialité de ce
21 médecin?
22 R Oui.
23 Q Quelle est-elle?
24 R Les maladies nerveuses.
25 Q Antérieurement, dans votre dossier,
26 je crois que vous allez trouver un autre certificat médical. Par
27 quel médecin est-il signé?
28 R Le même médecin que le certificat
29 émanant du Sanatorium Mastaï.
30 Q Et de quelle date est le premier

1
2 certificat?
3 R En date du treize (13) octobre mil neuf
4 cent soixante et un (1961).
5 Q Et le deuxième?
6 R Le deuxième, le vingt (20) août mil neuf
7 cent soixante-deux.
8
- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -
9
10 LE PRESIDENT:
11 Alors, nous allons ajourner à demain
12 matin à dix heures. Maintenant, on
13 m'informe qu'ily a une difficulté d'ordre
14 technique et administrative, et qui pour-
15 rait contrecarrer les plans pour siéger
16 ici à Québec la semaine prochaine.
17 Alors, nous allons avoir une réponse
18 définitive seulement demain matin.
19 Alors, par conséquent, je vais essayer
20 d'accommoder tout le monde en prenant
21 une décision immédiate, mais l'on
22 m'informe qu'il peut y avoir une grosse
23 difficulté qui pourrait rendre impossible
24 la semaine ici.
25 A tout événement, nous allons avoir une
26 réponse définitive demain.
27
28
29
30

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30

Je soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté comme tel, certifie que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G.OSCAR BOISJOLY,
Sténographe officiel.

R O Y A L   C O M M I S S I O N

ON

P I L O T A G E

HEARINGS

held at

QUEBEC

P.Q.

TEXTE FRANCAIS

September 12, 1963

VOLUME No: ~~58~~ 62F

DATE:

Official Reporters
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD
Board of Trade Bldg.
11 Adelaide St. W.
TORONTO

364-5865   364-7383

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.
Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

Me MARC LALONDE, c.r.,
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent:

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
procureur de la Canadian Merchant Service Guild:

Me COLIN MASON,
procureur de la Dominion Marine Association:

Me JEAN BRISSET, c.r.,
procureur de la Fédération des Armateurs du Canada:

Me R. MACGILLIVRAY,
procureur du Ministère des Transports:

VOLUME 58 - Page 2,256 à 2,379

TEXTE FRANCAIS - SEANCE DU 12 septembre 1963

INDEX

SEANCE DU 12 SEPTEMBRE 1963

1 C A N A D A

2 COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

3

4 PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.,
5 President

6 Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
7 Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

8

9

10

11

12 Le douzième jour de septembre, l'an
13 mil neuf cent soixante et trois:

14

15 LE PRESIDENT:
16 On m'informe maintenant, messieurs,
17 que les derniers arrangements ont été
18 faits pour la semaine prochaine, et
19 les difficultés qu'il y avait hier
20 se sont arrangées, et la semaine
21 prochaine, nous siègerons définiti-
22 vement à Québec pour finir l'audition
23 de Québec; et nous continuerons à
24 Montréal le 30 septembre.

25 Me JEAN BRISSET, c.r.,
26 pour la Féd. des Armateurs du Canada:
27 Il s'agira de lundi, à dix heures?

28

29 LE PRESIDENT:
30 Lundi à dix heures.

Capitaine HENRI ALLARD -

INTERROGE par Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Capitaine, je vous avais demandé, hier certaines précisions que vous deviez obtenir, en particulier l'heure d'embarquement du pilote à bord du Oak Hill le vingt-cinq (25) août, et l'heure de l'accident. Est-ce que vous avez ces détails ce matin?

R Oui. Le pilote s'est embarqué à bord du Oak Hill à 22:25 heures le vingt-cinq (25) août mil neuf cent soixante-deux (1962), et l'accident est arrivé à 23:10 heures, le vingt-cinq (25) août mil neuf cent soixante-deux (1962).

Q Maintenant, dans le cas du Continental Pioneer, avez-vous la même information?

R Oui, le pilote s'est embarqué à 21:15 heures le cinq (5) septembre mil neuf cent soixante-deux (1962), et l'accident est arrivé à 21:30 heures le cinq (5) septembre mil neuf cent soixante-deux (1962).

Q La dernière précision que je vous avais demandée, c'était de me donner la date à laquelle le pilote impliqué dans l'accident du Oak Hill avait été remis en tour, après l'accident?

R Le pilote fut remis en tour le vingt-neuf (29) août mil neuf cent soixante-deux (1962).

Q Et quel était son numéro?

R Il était le septième en tour, sur la liste, le vingt-neuf (29) au matin.

Q Maintenant, vous nous avez dit que dans le cas du Oak Hill, vous étiez allé à bord, le soir ou la nuit de l'accident. Est-ce que vos officiers supérieurs ont également fait une enquête, soit en allant à bord du navire, soit ici à Québec dans les semaines qui ont suivi cet accident?

R Oui. Je n'ai pas les dates exactes, dans la semaine qui a suivi l'accident du Oak Hill, j'ai fait la première enquete moi-même, qu'on appelle "dact finding". Il y eût une enquête préliminaire, ici même à Québec, pendant que le navire séjournait encore à Québec, une enquête avec un commissaire.

Q C'est-à-dire, un officier du ministère des Transports?

R C'est exact, oui,

Q Maintenant, est-ce que le ministère vous a avisé du résultat de son enquête sur le comportement du pilote au moment de l'accident, et après l'accident, à ce moment-là?

R Oui, dans le dossier, nous avons une lettre à ce sujet. Aimeriez-vous à en avoir la lecture?

Q Ce que je voudrais particulièrement savoir, c'est si on vous avait avisé du comportement avant que le pilote ne soit remis en tour.

R Non, pas avant que le pilote ne fut remis en tour.

Q Maintenant, est-ce que le ministère à Ottawa avait en sa possession toutes les informations contenues dans le dossier de ce pilote particulier, avant

son accident du vingt-cinq (25) août mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R .....

Q A votre connaissance?

R A ma connaissance, l'autorité du Pilotage Central devait avoir les points saillants, en ce qui concerne le pilote mentionné.

Q Est-ce que vous avez jamais reçu de l'autorité centrale quelqu'instruction quelconque au sujet de ce pilote, et peut-être certaines précautions qu'il y avait à prendre à son sujet?

R .....

Q Avant l'accident du vingt-cinq (25) août mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Il n'y a rien dans son dossier indiquant..... qu'un avis ou des informations semblables nous aient été donnés.

Q En d'autres termes, vous n'aviez aucune instruction spéciale?

R Je le croirais, oui.

Q Maintenant, capitaine, je voudrais passer à un autre incident qui nous a été décrit ici par monsieur Maheux, et c'est celui qui concerne le pilote impliqué dans l'affaire du navire Arrow. Est-ce que vous étiez présent en Cour quand la lettre adressée par le capitaine du navire Arrow au bureau du pilotage, a été lue par monsieur Maheux?

R Oui, j'étais présent.

Q Alors, vous avez reçu, j'imagine, cette lettre?

1

2 R C'est exact, oui.

3 Q A titre de surveillant en charge du

4 bureau de Québec?

5 R C'est exact.

6 Q Quand avez-vous été avisé pour la

7 première fois de ce qui s'était passé à bord du Arrow?

8 Est-ce sur réception de cette lettre, ou lorsque le

9 pilote est arrivé à Québec, ici, avec son navire?

10 R Sur réception de cette lettre.

11 Q Sur réception de cette lettre.

12 Quelles mesures avez-vous prises à ce moment-là?

13 R .....

14 Q En regard de la lettre que vous aviez

15 reçue du capitaine?

16 R En premier lieu, le pilote fut

17 demandé de se présenter à notre bureau local, et il fut

18 mis au courant de la lettre que nous avions reçue,

19 et de l'accusation qui pesait sur lui, et nous lui

20 avons demandé de se justifier; et si je me souviens

21 bien, il fut enlevé du tour afin de lui permettre de

22 faire les démarches nécessaires afin de se justifier.

23 Q Avez-vous fait enquête vous-même

24 aux Escoumains, qui était son point de départ?

25 R Oui. A les Escoumains, nous nous

26 sommes rendus faire enquête.

27 Q A quel moment?

28 R Dans la même semaine que nous avons

29 reçu la lettre, en autant que je me souvienne.

30 Q Et pendant combien de temps la

licence de ce pilote a-t-elle été suspendue, pendant que

vous faisiez enquête? De quelle date à quelle date?

R En autant que je sache, sa licence ne fut jamais suspendue. L'autorité locale n'a pas l'autorité de suspendre la licence d'un pilote.

Q Je réalise que je me suis mal exprimé. Pendant combien de temps a-t-il été enlevé du tour?

R Si ma mémoire est bonne.....

Q Je vous demanderais de consulter le dossier, si vous n'êtes pas très certain des renseignements que vous allez donner.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Votre Seigneurie, je crois que je pourrais peut-être aider ici, sans vouloir rendre témoignage moi-même, en rappelant au capitaine Allard que ce pilote-là est entré à l'hôpital immédiatement à son arrivée à Québec.

LE TEMOIN:

R Je le crois, oui.

LE PRESIDENT:

Q Pourriez-vous vérifier dans vos dossiers, voir si c'est bien ça, pour que ce soit vraiment de la preuve?

R Il faudrait que je vois un autre dossier afin de voir combien de temps il est resté hors du tour et pour quelle raison.

1

2 Q Alors, de mémoire, vous ne vous
3 souvenez pas exactement s'il est entré à l'hôpital
4 immédiatement après l'accident, ou s'il a pris d'autres
5 tours?
6 R De mémoire, je pense qu'il n'a pas
7 repris son tour immédiatement; il est entré à l'hôpital,
8 où il était sous les soins d'un médecin.
9 Q A tout évènement, monsieur Brisset,
10 si vous voulez avoir des renseignements additionnels
11 sur ce point, le témoin vous les obtiendra.
12 Me JEAN BRISSET, c.r.,
13 pour la Féd. des Armateurs du Canada:
14 Q Auriez-vous l'obligeance de vérifier
15 la date à laquelle ce pilote a été remis en tour, et
16 nous donner ce renseignement?
17 R Très bien.
18 Q Maintenant, vous nous avez dit que
19 dans ce cas, vous avez fait une enquête vous-même,
20 aux Escoumains?
21 R C'est exact.
22 Q Pour les fins de cette enquête,
23 qui avez-vous interrogé ou vu?
24 R Pour les fins de cette enquête,
25 à les Escoumains, nous avons interrogé le commis qui
26 était en charge du bureau lors de l'embarquement du
27 pilote en question à bord du Arrow, et également le
28 capitaine - le chaloupier à bord de la vedette en
29 devoir lorsque le pilote en question s'est embarqué
30 à bord du Arrow. Ca, c'était pour les Escoumains.

Nous avons questionné également ici à Québec le chaloupier qui a fait le débarquement du pilote en question, ici même à Québec, à son arrivée.

Q Maintenant, sans vouloir entrer dans les détails, pouvez-vous me dire si par suite de cette enquête vous avez eu des soupçons ou motifs raisonnables de croire que le pilote concerné avait réellement été en état d'ébriété?

R D'après les affidavits que nous avons reçus, le pilote était normal, et à son embarquement et à son débarquement du Arrow.

Q En d'autres termes, vous n'avez eu aucune raison ou motif raisonnable de soupçonner l'état de l'ébriété, après cette enquête?

R aucun.

Q Maintenant, d'après les antécédents de ce pilote tels que vos dossiers puissent les révéler, est-ce qu'il y aurait eu raison de soupçonner tel état?

R En autant que je me souvienne, le dossier du pilote mentionné n'indique rien qui puisse laisser soupçonner une inclinaison de ce côté-là.

Q Maintenant, en ce qui regarde le commis aux Escoumains, est-ce qu'il y avait des instructions spéciales de données par vous-même - est-ce qu'il y avait à ce moment-là des instructions spéciales de données par vous-même relativement à ce qu'il fallait faire pour vérifier la condition physique d'un pilote avant son embarquement?

R Oui, décidément, ils ont des ins-

tructions. Il avait des instructions en ce sens, dans ce temps-là, et seulement, vous comprendrez la difficulté qui puisse exister à établir la condition d'une personne.

Q Dans le cas qui nous occupe, savez-vous si le pilote impliqué avait de fait passé au bureau ou devant le commis avant d'embarquer?

R Ici, nous n'avons aucun affidavit venant du commis du bureau, lors de l'embarquement du dit pilote à bord du Arrow, ce qui laisse croire que le pilote ne s'était pas présenté au bureau avant l'embarquement, chose qui est normale à les Escoumains.

Q En d'autres termes, il n'y a aucune règle de conduite d'établie en vertu de laquelle le pilote, avant de s'embarquer aux Escoumains, doit passer au bureau du commis?

R C'est exact.

Q Il peut s'embarquer sans avoir à passer par le bureau?

R C'est exact, oui.

LE PRESIDENT:

Je comprends aussi qu'aux Escoumains, c'est une situation temporaire, actuellement; que le bureau est très loin des quartiers des pilotes, et très loin du point d'embarquement aussi.

Ceci est supposé être changé dans quelque temps, quand la bâtisse - la

nouvelle bâtisse des pilotes sera construite sur le quai d'embarquement.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Capitaine, pour changer de sujet, maintenant, pendant vos deux ans ou presque deux ans...

LE PRESIDENT:

Q Pendant que vous êtes sur le sujet, tout de même, il y a une autre chose: Est-ce qu'il y a aucun moyen pour vérifier cette question, quand les pilotes, comme aux Escoumains, ils sont obligés de prendre la chaloupe, là?

R Oui.

Q Pour le bateau. Il n'y a aucun..... ce sont des employés du département des Transports?

R C'est ça.

Q qui manoeuvrent ces chaloupes-là?

R Oui.

Q Il n'y a aucun système pour qu'ils puissent empêcher d'embarquer un pilote qui ne serait pas en état de conduire un navire?

R Les chaloupiers on t l'autorité d'empêcher un pilote d'embarquer à bord d'un navire, s'ils croient qu'il n'est pas dans un état physique.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Capitaine, pendant votre terme

1
2 d'office, c'est-à-dire du vingt-quatre (24) septembre
3 mil neuf cent soixante et un (1961) au premier (1er)
4 mai mil neuf cent soixante-trois (1963), comme sur-
5 veillant ici, quelle a été en général votre expérience
6 au sujet des accostages de navires dans le port de
7 Québec par des pilotes fluvials, dans le cas de navires
8 descendant le fleuve de Trois-Rivières à Québec?
9 Est-ce qu'il y a eu des cas, à votre connaissance, où
10 le pilote fluvial a refusé d'accoster et d'amarrer son
11 navire à Québec?
12 R Oui, c'est une situation qui
13 existait pendant que j'étais au pilotage.
14 Q Est-ce qu'il est exact de dire
15 qu'il y avait certainspilotes qui faisaient les
16 amarrages, et d'autres qui plus ou moins régulièrement
17 refusaient de les faire?
18 R Voici, tout dépendait de l'endroit
19 et de l'état de la marée, ou de l'état de la tempéra-
20 ture au moment de l'arrivée; les pilotes de la section
21 de Trois-Rivières - Québec n'accostaient pas dans la
22 rivière St-Charles avec le montant, la marée montante.
23 Q Est-ce que ceci était de règle
24 générale, dans tous les cas, ou s'il y avait des cas
25 où le pilote fluvial, tout de même, malgré la marée
26 montante, amarrait son navire dans la rivière St-Charles?
27 R Je pense que rares ont été les cas
28 où un pilote de la section de Trois-Rivières - Québec
29 ait accosté son navire avec une marée montante, dans
30 la rivière St-Charles.

Q A tout évènement...

LE PRESIDENT:

Q Est-ce la même chose pour les quais 25 et 26 ?

R Oui.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q A tout évènement, capitaine, dans les cas où le pilote fluvial n'amenait pas le navire à son poste d'amarrage pour quelque raison que ce soit, avez-vous jamais jugé à propos de faire enquête pour déterminer les raisons de cette conduite?

R Oui, certainement, il en fut question avec des membres ducomité de la Corporation du St-Laurent Central.

Q Voulez-vous me donner un aperçu de ces discussions que vous avez eues avec le comité de la Corporation?

R Voici, en autant que je me souvienne, l'objection des pilotes de la section de Trois-Rivières - Québec pour accoster dans la rivière St-Charles avec une marée montante, ils trouvaient que c'était trop dangereux, et qu'il ne fallait pas prendre la chance.

Alors, comme nous avions comme principe que chaque pilote avait le droit à son propre jugement en ce qui concerne les accostages, eh bien, le pilote était libre d'attendre une marée qui lui semblait favorable pour accoster son bateau, ou quoi que ce soit.

Q Maintenant, dans le cas d'un navire remontant le fleuve des Escoumains à Québec, n'est-il pas vrai que les pilotes, eux, accostaient leurs navires soit dans la rivière St-Charles ou à la section 25-26, quel que soit l'état de la marée?

R Non, je ne dirais pas.

Q Est-ce qu'aussi, dans tous les cas, ils refusaient d'accoster leurs navires, d'amarrer leurs navires dans la rivière St-Charles et à la section 25-26 parce qu'il y avait marée montante?

R Non, il y a certains pilotes qui étaient prêts à aller accoster leurs navires n'importe où et n'importe quand.

Q Est-ce que vous avez jamais fait un rapport à l'autorité centrale de ce problème et de cette discussion avec la Corporation?

R Je ne pense pas qu'il y eut jamais aucun rapport d'envoyé à l'autorité centrale, mais il en fut certainement question avec des autorités supérieures.

Q Maintenant, depuis que vous êtes affecté au port de Québec, est-ce que cette question est revenue de nouveau devant vous? Je crois que vous êtes assistant maître du port, n'est-ce pas?

R Maître du port adjoint, oui, c'est exact.

Q Est-ce que cette question est venue devant les autorités du port pour discussions ou autrement?

R Il en fut question avec les agents maritimes et les arrimeurs, oui.

Q Pouvez-vous me donner un aperçu des discussions qui ont eu lieu sur ce sujet?

R Ici, au port, nous sommes au courant..... nous savons que si tel navire doit s'accoster dans la rivière St-Charles, s'il arrive à Québec avec un tel état de marée que normalement il ne viendra pas accoster immédiatement; il attendra un état de marée qui lui est favorable. Alors, connaissant...

LE PRESIDENT:

Q Mais quel que soit le pilote qui soit à bord?

R Quel que soit le pilote qui soit à bord.

Alors, connaissant cette procédure-là, nous agissons en conséquence tout simplement, et nous avisons les agents maritimes en conséquence.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Maintenant, au point de vue administration et développement du port de Québec, est-ce que cette question de retards causés par les navires qui ne sont pas amarrées à un certain moment de la marée est une question qui est considérée comme question importante?

R Non, tout simplement, nous regardons, nous étudions les particularités du port de Québec, et nous vivons avec nos difficultés, quoi.

Q Croyez-vous qu'il y ait moyen de régler ce problème d'une façon plus avantageuse qu'en retardant les navires?

R Au point de vue Conseil des Ports Nationaux, évidemment, nous préférons qu'un navire soit retardé quelques heures plutôt que de faire écorcher nos quais.

TRANSQUESTIONNE par Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.
pour la Can. Merchant Service Guild:

Q Capitaine Allard, en réponse aux question de Me Brisset sur les amarrages ou les accostages dans la rivière St-Charles, vous avez employé le terme "marée." Qu'est-ce que vous voulez dire exactement par "marée". Est-ce que vous voulez parler des heures durant lesquelles la marée monte, ou si vous voulez parler du courant montant?

R Non, je veux parler de la fluctuation verticale des eaux, de la marée montante ou descendante.

Q Vous devez admettre qu'il y a une différence entre les deux termes?

R Entre "marée" et "courant"? Décidément, oui.

Q Les courants ne changent pas en même temps que les marées changent?

R Pas nécessairement.

Q Maintenant, lorsque vous avez dit qu'il y avait certains pilotes qui étaient prêts à faire des manoeuvres dans ce secteur du port en n'importe quel temps, est-ce n'y a pas lieu de qualifier cette réponse, en tenant compte de la rapidité du courant qui varie selon que vous avez une petite marée, une marée moyenne ou une grande marée?

R Oui, décidément, et également du genre de navire qu'il aura à accoster.

Q Donc, vous pouvez avoir un pilote qui va accepter de manoeuvrer le bateau dans la rivière St-Charles avec le montant, lorsque c'est une petite marée de quatorze (14 pieds, alors qu'un autre, ou peut-être le même pilote peut refuser de le faire avec la marée montante lorsqu'il s'agit d'une marée de dix-neuf pieds (19'), parce que le courant montant est plus intense.

R Oui.

LE PRESIDENT:

Q Et vouspouvez ajouter: avec le vent de nordet?

R Oui, c'est exact.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

Q C'est exact?

R C'est exact, oui.

Q Maintenant, est-ce qu'il n'y a pas également le facteur: bateau, navire?

R Décidément, c'est un facteur très important.

Q Surtout le facteur: moteur à propulsion, turbine, comme moteur Diesel, par exemple...

R Oui.

Q ... électrique?

R Oui.

Q Qui est un autre facteur?

R C'est exact.

Et un autre facteur également, si un pilote a monté de les Escoumains, par exemple, un navire très rapide, s'il est monté de les Escoumains dans un navire dans six heures, il peut arriver à Québec et consentir à rentrer dans la Rivière St-Charles immédiatement, même si la marée est montante, parce qu'il se sent encore relativement frais et peu fatigué; tandis qu'un autre qui est demeuré sur le fleuve pendant une douzaine d'heures ne se sent pas tellement prêt à entreprendre le même ouvrage.

Q Est-ce qu'il n'y a pas également la facilité de manoeuvre du navire? Un bateau qui se gouverne plus ou moins bien, comparer avec un autre bateau qui se gouverne très bien?

R Oui.

Q Maintenant, capitaine Allard, un document qui n'a pas été déposé, mais vous avez témoigné hier que suivant un document qui nous a été remis par le procureur de la Commission, donnant des statistiques sur les accostages dans le port de Québec, en mil neuf cent soixante-deux (1962), je vois que ce document s'intitule: "Statistics of foreign-going vessels berthing at Quebec Harbour in 1962."

Si je comprends bien, les statistiques avaient été demandées pour tous les navires, et non pas pour les navires de mer ou les navires étrangers. Est-ce qu'il y aurait possibilité d'avoir les mêmes statistiques pour tous les navires se servant des

facilités d'accostage du port de Québec, pour la même année?

R Pour tous les navires, oui, il y aurait possibilité.

Q Est-ce que c'est une compilation qui est difficile à faire?

R Ah non.

Q Est-ce que je pourrais vous demander de nous la fournir?

R Oui, certainement.

LE PRESIDENT:

Alors, vous allez lui donner un numéro immédiatement: 660.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r., pour la Can. Merchant Service Guild:

Votre Seigneurie, mon savant confrère Me Brisset me suggère, qu'étant donné que nous allons produire maintenant les statistiques sous la pièce 660, s'il n'y aurait pas moyen, et je suis d'accord avec lui, de déposer avec ces nouvelles statistiques le rapport qui avait été préparé pour les bateaux de mer.

LE PRESIDENT:

Et qui a seulement été lu.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r., pour la Can. Merchant Service Guild:

Ca complèterait l'information.

LE PRESIDENT:

C'est très bien.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

Ca complèterait l'information.

LE PRESIDENT:

C'est très bien.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

Et j'ajouterais peut-être, Votre Seigneurie - je me demande si le témoin pourrait nous indiquer - c'est peut-être difficile d'après ces dossiers - les navires qui portaient des pilotes, et ceux qui n'en portaient pas.

LE TEMOIN:

R Je crains que ce soit impossible.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

Q C'est impossible?

R Oui.

LE PRESIDENT:

Alors, ce sera: statistiques montrant le nombre de navires qui sont venus

dans le port de Québec, les amarrages pour l'année mil neuf cent soixante-deux (1962), n'est-ce pas?

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.
pour la Can. Merchant Service Guild:
Mil neuf cent soixante-deux (1962).

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Capitaine Allard, j'ai été intéressé par votre remarque à l'effet que vous jugiez qu'il était important de s'en remettre au jugement du pilote dans chaque cas déterminé. Est-ce que c'est une politique générale, à votre avis, en matière de pilotage, ce point de vue là que vous énonçez?

R Je le crois; c'était du moins l'attitude que l'autorité régionale prenait également.

Q Et est-ce que vous croyez important, au point de vue de l'administration et de l'opération du pilotage, qu'on laisse aux pilotes le soin d'apprécier les conditions particulières dans lesquelles ils se trouvent à n'importe quel moment?

R Je le crois, puisque le pilote est un aviseur, je crois qu'il est très important que son jugement soit respecté.

Q Et est-ce que vous croyez qu'il serait avantageux ou préjudiciable au service du pilotage si soit l'autorité de pilotage ou soit des représentants des Armateurs ou des débardeurs, peu importe, se permettaient à donner des directives au pilote quant à l'exercice même de sa fonction?

R .....

Q Alors qu'il est à bord d'un navire, en particulier?

R Je crois qu'en autant que le navire est concerné, le capitaine demeure le maître à bord.

Q D'accord.

R Et il ne doit pas y avoir d'influence d'exercée, des influences venant de l'extérieur.

LE PRESIDENT:

Comme ça pouvait arriver indirectement, dans le temps qu'il y avait des pilotes spéciaux? - c'est ça la question?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Est-ce qu'à votre connaissance il est arrivé des cas où on a tenté d'influençer le capitaine, et/ou le pilote, de la rive, quant à ses décisions à prendre?

R .....

Q Durant la période durant laquelle vous étiez surintendant ou surveillant local?

R Je le crois, oui, je le crois.

Q Est-ce qu'on vous a rapporté des incidents spécifiques à cet égard?

R Voici, si je dis "oui" que je crois que des pressions avaient été exercées, je pouvais sentir ces pressions-là lors de conversations avec les agents.

Q Enfin, je ne vous demande pas de nommer personne, mais quelle forme prenaient ces pressions que vous sentiez lors de conversations? Qu'est-ce qui vous amenait à croire ceci?

R Voici, je peux vous donner un cas bien spécifique: Le printemps dernier, à la fin du mois d'avril, il y avait un navire qui attendait pour entrer aux chantiers maritimes, ici. Alors, il y avait un autre navire qui devait sortir le même matin, et l'agent maritime prétendait que le navire qui sortait avait le temps d'évacuer les lieux à temps pour permettre à l'autre navire d'entrer avec la marée.

Après consultation avec quelques pilotes de la classe de ce navire qui devait entrer, j'ai bien vu que tous les pilotes ne voulaient pas s'aventurer à cette heure-là.

Alors, tout simplement, nous avons dit à l'agent du navire: "Très bien, nous allons envoyer un pilote à bord, et il avisera le capitaine en conséquence, et ce sera au capitaine à décider qu'est-ce qu'il fera.

Q Maintenant, est-ce que c'est le seul incident spécifique dont vous vous rappeliez, ou s'il y a d'autres formes de pression qui auraient pu s'exerçer?

R Non, je ne veux pas penser actuellement à d'autres formes de pression.

Q En rapport avec la politique que vous avez énoncée, politique générale quant à la respon-

sabilité du pilote, quant aux conseils, aux avis qu'il doit donner au capitaine lorsqu'il est à bord du navire, étantdonné cette politique, n'est-ce pas possible et même probable que deux pilotes placés dans une situation identique pourront donner un avis qui, selon leur expérience et bonne foi pourra être différente - c'est-à-dire qu'un pilote pourra dire, à bord d'un navire: Moi, je vous recommande de procéder, - et l'autre pourrait dire: Je vous recommande d'attendre une ou deux heures?

R Oui, certainement, et ces circonstances-là arrivent assez souvent.

LE PRESIDENT:

Q Pourriez-vous dire que ces circonstances-là n'arriveront que dans les cas extrêmes?

R Non, je ne dirai pas ...

Q Dans les cas courants?

R Si on prend par exemple l'entrée des navires dans la rivière St-Charles, je ne dirai pas que c'est un cas extrême; la situation peut se présenter assez souvent que les deux pilotes n'auront pas le même point de vue à ce sujet-là.

Q Est-ce que les pilotes ne sont pas supposés être des experts, justement pour pouvoir entrer des navires dans les circonstances difficiles?

R Oui, très bien, mais en tant que conseillers; s'il pense qu'il peut y avoir du danger, la responsabilité est laissée au capitaine.

Q Mais il y a toujours du danger,

puisqu'on a besoin d'un expert?

R Oui.

Q Alors, ça peut dépendre que la personne qui donne le conseil soit plus ou moins experte?

R Ca arrive, ça, oui, décidément.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Est-ce que ça ne peut pas dépendre aussi, capitaine, que la personne qui donne les conseils soit plus ou moins prudente?

R Oui, également.

LE PRESIDENT:

Q C'est pour ça aussi, si je comprends bien, que dans le district de Québec, que vous avez des pilotes de différentes classes, suivant leur différente expérience?

R Oui.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Et ensuite, est-ce que d'après votre expérience il se produit - j'ai donné un exemple hypothétique de cas identiques, mais est-ce qu'en pratique il se produit - prenez le cas de l'entrée de la rivière St-Charles - des cas identiques?

R .....

Q Où est-ce qu'en pratique chaque cas n'est pas individuel, étant donné la grosseur du navire, l'heure de la marée, le courant, la période du

jour et de la nuit, de la navigabilité du navire même, et ainsi de suite?

R .....

Q Le tirant d'eau et ainsi de suite?

R Je pense que chaque cas offre ses particularités.

Q Et qu'en pratique, l'exemple que j'ai donné, ou l'hypothèse que j'ai énoncée de cas identiques ne se produit pas?

R Je ne dirai pas que ça ne se produit pas, mais je pense que chaque cas a ses particularités.

LE PRESIDENT:

Q Une autre question dans le même domaine: Est-ce qu'il n'y a pas des pilotes qui, dans telles circonstances, par exemple la marée montante, refuseront toujours, - toujours, quelles que soient les conditions de température, quelles que soient les conditions, si c'est une grande marée ou une petite marée, qui refuseront toujours d'entrer un navire dans la rivière St-Charles?

R C'est exact, je pense qu'il existe de tels pilotes.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Est-ce que vous avez eu l'occasion de consulter des hommes de loi, dans votre vie, capitaine Allard?

R Dieu merci, jamais, de manière personnelle.

1
2 Q Et en d'autres capacités, vous en
3 avez consulté?
4 R Oui.
5 Q Et, soit de connaissance personnelle
6 d'un cas ou soit pour en avoir entendu parler, n'est-
7 il pas vrai que vous aurez, par exemple, en rapport
8 avec un cas particulier qui serait soumis à un homme de
9 loi, un avocat réputé et pourtant compétent qui donne-
10 ra un avis, par exemple, d'intenter une poursuite, à
11 un moment donné, alors qu'un autre avocat également
12 réputé et compétent avisera à l'effet contraire?
13 Avez-vous jamais entendu parler de ceci, ou avez-vous
14 jamais eu une expérience analogue?
15 LE PRESIDENT:
16 Là, on pourrait dire que c'est du
17 ouï-dire.
18
19 Me JEAN BRISSET, c.r.,
20 pour la Féd. des Armateurs du Canada:
21 Il faudrait admettre, Votre Seigneurie,
22 qu'il y a des bons et des mauvais
23 avocats, comme il y a des bons et
24 des mauvais pilotes.
25 LE PRESIDENT:
26 Il y en a qui vont peut-être marcher
27 sur la loi de la moyenne.
28
29 Me MARC LALONDE, c.r.,
30 pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je suis prêt à admettre qu'il n'y a

1
2 que des avocats compétents devant
3 cette Commission, mais qui ont des
4 points de vue fort différents en
5 rapport avec les choses à faire devant
6 cette Commission.

7 LE PRESIDENT:
8 J'ai posé la question parce que c'est
9 un point qui est très important pour
10 nous.
11
12 Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
13 pour la Can. Merchant Service Guild:
14 Q Capitaine Allard, toujours avec la
15 réserve de ne pas donner de nom, est-ce qu'il n'y a pas
16 eu, dans les derniers dix jours, un accident assez con-
17 sidérable de conséquence à l'entrée du bassin Louise,
18 alors qu'un navire côtier, sans pilote, a tenté de rentrer
19 dans le bassin, avec un courant baissant, avec une
20 marée de dix-sept pieds et demi (17½')?
21 R C'est exact, oui.
22 Q C'est un accident assez sérieux qui
23 s'est produit?
24 R Oui, assez sérieux.
25
26 Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
27 Mon confrère a fait des objections
28 tout à l'heure, quand j'ai parlé de
29 cas qui étaient pendants; je lui
30 retourne son objection.

1

2 Q La Commission vous a demandé tout
3 à l'heure s'il y avait des pilotes qui refusaient
4 d'accoster des navires dans le bassin de la rivière
5 St-Charles avec la marée montante, quelles que soient
6 les conditions?
7 R Le bassin?
8 Q La rivière St-Charles?
9 R Oui.
10 Q Quelles que soient les conditions
11 de navire ou les conditions de température. Vous avez
12 répondu qu'il existait de ces pilotes-là.
13 R Oui.
14 Q Qui refusaient automatiquement
15 d'accoster des navires.
16 R Oui.
17 Q Maintenant, est-ce qu'il y a des
18 pilotes qui, quelles que soient les conditions du
19 navire de température, ne refusent jamais d'aller
20 accoster des navires dans le bassin de la rivière
21 St-Charles?
22 R Je crois qu'il existe des pilotes
23 qui sont prêts à aller dans la rivière St-Charles
24 en n'importe quel temps et avec..... dans presque
25 n'importe quelles circonstances; du moins, ils vont
26 prendre la chance d'y aller.
27 Q Dans le cas du Oak Hill et du
28 Continental Pioneer, vous aviez, antérieurement à
29 l'accident du vingt-cinq (25) août, eu en votre pos-
30 session, dans le dossier, trois certificats médicaux
dont deux par un médecin qui soignes les maladies

nerveuses, comme vous avez dit hier. Un médecin qui soigne les maladies nerveuses, ça s'appelle comment, ça?

R Un neurologue.

Q Un neurologue?

R Je crois.

Q Le médecin en question, n'est-ce pas aussi un psychiatre?

R Oui.

Q L'hôpital d'où émanent les certificats, n'est-ce pas une clinique où l'on soigne des cas psychiatriques?

R Egalement, oui.

LE PRESIDENT:

Q Est-ce qu'on soigne aussi des cas d'alcool, d'alcoolisme?

R Je le pense, oui.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Lorsque vous avez eu tous ces documents dans vos dossiers, et en particulier le certificat médical que vous avez obtenu des médecins du gouvernement, est-ce que vous aviez avisé l'autorité centrale de la situation ou de l'état physique et mental de ce pilote-là?

R L'autorité supérieure était au courant que..... que nous détenions un certificat médical pour le pilote mentionné.

Q Mais est-ce que l'autorité centrale avait été mise au courant des deux autres certificats?

R ...... verbalement, oui.

Q Verbalement?

R Oui.

Q Est-ce que l'autorité centrale avait été mise au courant de la nature possible de la maladie ou de l'infirmité des difficultés de ce pilote-là?

R L'autorité supérieure était au courant des difficultés de ce pilote-là.

Q En rapport toujours avec ce pilote-là, est-ce qu'il n'y a pas eu des pressions d'exercées pour qu'il soit remis sur le tour?

R A quelle occasion?

Q Après le premier accident?

R Non, je ne pense pas qu'il y ait eu des pressions d'exercées; pas que je me souvienne.

Q Antérieurement au premier accident.

LE PRESIDENT:
Est-ce que vous entendez par " pressions" l'intervention d'un procureur, par exemple, qui exerce sa profession?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Non.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

1

2 Je peux dire que ce n'est pas arrivé.

3 Me MAURICE JACQUES,

4 pour la Commission:

5 Q Antérieurement au premier accident,

6 je crois que le pilote a été souvent rayé du tour de

7 rôle?

8 R Quelques fois, oui.

9 Q Quelques fois. A ces occasions-là,

10 est-ce qu'il y a eu des pressions ou des demandes

11 faites par une tierce partie pour que le pilote soit

12 remis en tour?

13 R Non, pas que je me souvienne.

14 Q Maintenant, dans le cas du Arrow,

15 étiez-vous au courant que le pilote en question, suivant

16 la lettre qui apparaît au dossier, avait été sous les

17 soins d'un médecin depuis quelques années?

18 R Non, je n'étais pas au courant de ça

19 avant la plainte portée contre lui.

20 Q De mémoire, pouvez-vous me dire

21 si c'est un pilote qui se rapportait souvent absent

22 par maladie?

23 R De mémoire, non, je ne pense pas

24 que ce soit un pilote qui manquait très souvent, de

25 mémoire.

26 Q De mémoire encore, est-ce un pilote

27 qui avait la réputation de consommer des boissons

28 alcooliques plus qu'il ne faut?

29 R Il faut penser que j'étais en

30 fonctions depuis très peu, en somme, moins de douze

mois, lorsque c'est arrivé, et comme j'avais l'habitude de ne pas marcher par les ouï-dire en fait de réputation, tous les pilotes étaient sur la même base, en autant que j'étais concerné, j'ai commencé à neuf, et ce qu'il n'y avait pas dans le dossier pour un pilote ne m'intéressait pas.

Si des nouvelles occasions me donnaient des raisons de douter, ah, là, c'était différent.

Q Vous n'avez pas eu le temps de connaître les pilotes individuellement?

R Non, le pilote mentionné, le pilote du Arrow n'avait pas attiré mon attention d'une manière particulière avant que la plainte soit portée contre lui.

LE PRESIDENT:

Q Je me demande si j'ai bien compris: Vous venez de dire que vous ne vous fiez pas aux oüi-dire, et que ce qui était dans le dossier avant que vous arriviez, vous n'en teniez pas compte?

R Non, au contraire, je tenais compte seulement de ce qui était au dossier.

Q Seulement de ce qui était au dossier?

R Oui.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Le système en vigueur de demander au commis et aux chaloupiers de vérifier l'état des pilotes, pensez-vous que ce soit un système adéquat?

R ..... je crois que c'est le seul système que nous avions à notre portée.

Q Croyez-vous que c'était un système efficace?

R .....

Q Croyez-vous que ces commis et ces chaloupiers faisaient une surveillance adéquate?

R Je pense qu'ils étaient consciencieux.

Q Est-ce que ces gens-là vous ont déjà parlé de ce problème de surveillance de pilote?

R Oui, il en a déjà été question, et certains prétendaient qu'ils n'oseraient jamais rapporter quoi que ce soit contre le pilote.

Q Vous ont-ils dit pourquoi ils n'oseraient jamais?

R Ils avaient peur de certaines répercussions.

Q Quel genre de répercussions?

R Peut-être qu'ils y voyaient une menace pour leur position.

Q Pour leur position?

R Oui.

Q Ils avaient peur de perdre leur position?

R Disons, oui.

LE PRESIDENT:

Q Il y a certains renseignements qui ont été demandés; vous les apporterez?

R Certainement.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.,
Président.

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire

Le douzième jour de septembre, l'an mil neuf cent soixante-trois:

PREUVE DE LA PART DE LA FEDERATION DES PILOTES DU ST-LAURENT

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Fédérationdes Pilotes :
Votre Seigneurie, j'ai l'intention maintenantde procéder à la présentation de la preuve au nom de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent.
Je ferai entendre devant cette Commission monsieur Michel Dussault, qui donnera une description technique de la circonscription et des difficultés de navigation qu'ony trouve; monsieur Gaston Rousseau qui présidera en temps que Président de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, ainsi que de l'Association des Pilotes et de la Corporation

du Fonds de Pension.

Je ferai entendre aussi monsieur Wilfrid Ménard, secrétaire-trésorier de la Corporation et de l'Association, ainsi que de la Corporation du Fonds de Pension; monsieur Vilandré Lafleur qui donnera un témoignage sur tout ce qui se rapporte à l'apprentissage des pilotes.

Je ferai aussi témoigner un membre du Bureau de vérification comptable de la Corporation et de l'Association, et j'espère, monsieur Paul-Henri Guimont, le conseiller financier de la Corporation, en matière de fonds de pension.

J'amènerai en outre devant cette Commission un apprenti-pilote qui témoignera quant aux conditions de travail des apprentis dans cettecirconscription.

Avant de procéder à la présentation de ces témoins, j'aimerais faire entendre un témoin avec le service de radiotélécommunication.

Vous remarquerez, Votre Seigneurie, qu'au début de nos séances à Québec, plusieurs témoins sont venus témoigner quant au service de télécommunication, et à la qualité de ce service, et aux difficultés de ce service.

J'aimerais appeler monsieur J.Emile Cloutier.

1 C A N A D A

2 COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

3

4

5 PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président.

6

7 Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
8 Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire

9

10

11

12 Le douzième jour de septembre, l'an

13 mil neuf cent soixante-trois: a comparu comme témoin en cette

14 enquête:

15 J. EMILE CLOUTIER, lequel étant

16 dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit ce

17 qui suit:

18 INTERROGE par Me M. LALONDE, c.r.,

19 pour la Fédération des Pilotes:

20 Q Pourriez-vous donner à la Commission

21 votre nom au complet, et votre âge?

22 R Joseph-Emile Cloutier, soixante-neuf

23 (69) ans.

24 Q Vous demeurez à Québec?

25 R A Québec, oui monsieur.

26 Q Quelle est votre fonction, actuellement?

27 R Actuellement, je suis directeur-proprié-

28 taire de l'Ecole Québec Radio -Télécommunications.

29 Q Est-ce que c'est une école que vous avez

30 fondée vous-même?

R Oui monsieur.

Q Depuis quand est-ce que cette école existe?

R Elle existe depuis que j'ai pris ma pension, en janvier mil neuf cent soixante (1960), à peu près trois (3) ou quatre (4) mois après. Je ne peux pas donner la date exacte, là.

Q Alors, vers mars mil neuf cent soixante (1960)?

R Oui monsieur.

Q Combien d'élèves avez-vous à l'heure actuelle?

R Actuellement, j'en ai seize (16).

Q Et à quelle fin formez-vous ces élèves?

R D'abord, le but de l'école, c'est de former des opérateurs de radio-télégraphie, radio-phonie pour être employés sur les navires ou sur les stations côtières de marine, ou sur les stations d'aviation.

Q Qu'est-ce que vous deveniez avant de devenir - avant de prendre votre pension, en mil neuf cent soixante?

R Je suis entré au service de la Compagnie Marconi en avril mil neuf cent quatorze (1914), et j'ai pris ma pension le dix-huit (18) janvier mil neuf cent soixante (1960).

Q Qu'est-ce que vous faisiez au service de la Compagnie Marconi?

R J'ai été opérateur sur quelques navires, et en partie sur les stations côtières.

J'ai été en charge de la station de Grindstone les Iles de la Madeleine, pendant un peu plus de quatre (4) ans.

1
2 J'ai été en charge de la station de la Grosse-Isle, lorsque la qua-
3 rantaine existait.
4 Q Vers quelle année, ça?
5 R Ah ça, c'est en mil neuf cent vingt-sept
6 (1927) aller en mil neuf cent trente-neuf (1939).
7 Q Jusqu'en mil neuf cent trente-neuf (1939)?
8 R Oui. Et en mil neuf cent trente-neuf
9 (1939), j'ai été transféré assistant-opérateur à Québec, ici, et j'ai
10 été nommé en charge en mil neuf cent cinquante et un (1951), de la
11 station de Québec, de radio.
12 Q Est-ce que je comprends que vous avez
13 été à la station de Québec, de mil neuf cent trente-neuf (1939), con-
14 tinuellement, jusqu'à mil neuf cent soixante (1960)?
15 R Oui monsieur.
16 Q Alors, vous avez une expérience de vingt
17 et un ans à la station de Québec, deTélécommunications de Québec?
18 R Oui monsieur, neuf (9) ans comme chef-
19 opérateur.
20 Q Et neuf (9) ans comme chef-opérateur.
21 Vers quelle année, en autant que vous vous rappeliez, la Compagnie
22 Marconi a-t-elle cédé ses droits à un organisme de la Couronne en
23 matière de télécommunications?
24 R En mil neuf cent cinquante-sept (1957),
25 au mois de janvier mil neuf cent cinquante-sept (1957).
26 Q Et si je comprends bien, vous êtes demeu-
27 ré à vos fonctions après ce changement?
28 R Oui. La Compagnie Marconi a loué mes
29 services au Département des Transports; j'ai toujours été payé par
30 Marconi, par exemple; je n'ai jamais été payé par le Département
des Transports.

1 Q Et je vous demanderais de témoigner,
2 si vous voulez, quant à votre expérience à la Station de Québec,
3 durant la période pendant laquelle vous avez été à cette station,
4 et en particulier, disons durant les dix (10) dernières années?
5 R .....
6 Q Avant de prendre votre retraite, disons,
7 en mil neuf cent cinquante-huit (1958), mil neuf cent cinquante-neuf
8 (1959) et mil neuf cent soixante (1960), combien d'employés étiez-
9 vous en fonction à la Station de Télécommunications?
10 R .....
11 Q A Québec?
12 R Bien, les dernières années, seulement,
13 on était quatre (4) et moi-même: cinq (5) opérateurs en tout; et
14 précédemment, quatre (4).
15 Q Les dernières années, pourriez-vous
16 vous rappeler ce que ça signifie? A partir de quelle date étiez-
17 vous cinq?
18 R A peu près les deux ou trois dernières
19 années, environ.
20 Q Et ça, vous étiez cinq (5) pour assurer
21 un service sept (7) jours par semaine et vingt-quatre (24) heures
22 par jour?
23 R Oui monsieur.
24 Q En pratique, qu'est-ce que ça signifiait
25 quant au personnel disponible à la Station de Télécommunications,
26 durant une journée ordinaire?
27 R Durant toute la journée ordinaire, et
28 encore moins des journées très occupées, j'avais un personnel in-
29 suffisant.
30 Q Oui, mais à cette Station de Télécommu-

nications et de Radio-Communications...

R Oui monsieur.

Q ...est-ce qu'il y avait un opérateur seulement en devoir, constamment, ou s'il y avait des moments où des périodes pendant lesquelles il y en avait plus qu'un (1)?

R Quand j'étais au bureau, que je n'étais pas de quart, je pouvais donner un coup de main, mais j'avais mon ouvrage à moi-même, il fallait que j'entretienne les appareils, le fonctionnement des appareils, et ensuite de ça, faire les rapports, les comptes, ainsi de suite; j'avais passablement d'ouvrage.

Q Est-ce que je comprends bien, si j'interprète votre réponse comme étant ceci: à part les moments où vous étiez en devoir vous-même en temps que chef-opérateur, il n'y avait qu'un seul opérateur à la station?

R Oui monsieur.

Q Et quelles étaient vos heures d'ouvrage?

R Moi, je travaillais de huit heures du matin à aller à quatre heures, quatre heures et demie, cinq heures, et je me rendais au bureau à chaque fois que j'avais un téléphone, que ce soit le soir, la nuit, des fois, un appareil ne fonctionnait pas, j'étais obligé de me rendre, des fois, constater ce qui manquait.

Q Et vos fonctions vous amenaient au bureau cinq (5) jours par semaine?

R Quarante (40) heures par semaine, obligatoire.

Q Et lorsque vous étiez cinq (5) opérateurs, est-ce qu'il n'y avait pas une période durant laquelle il y avait en plus de vous deux opérateurs?

R Ah non, jamais.

Q Jamais?

R Non.

Q Et lorsque vous étiez vous-même au bureau, les fonctions que vous avez mentionnées tout à l'heure, est-ce qu'elles occupaient la grande majorité de votre temps, ou bien si la majorité de votre temps vous étiez disponible pour travailler, si vous voulez, aux appareils, soit de radio-communications ou de télécommunications?

R Ah, une proportion d'à peu près cinquante pour cent (50%).

Q Vous étiez disponible pour cinquante pour cent (50%) de votre temps pour les activités proprement dites de radioet de télécommunications?

R Oui monsieur.

Q Quels étaient les appareils que vous aviez à utiliser durant cette période, et en particulier durant les dernières années?

R Vous voulez dire, les appareils qui existaient dans le bureau?

Q Oui, téléphone, appareils de télégraphie?

R Il y avait un circuit, d'abord, de télétype pour les pilotes, la température, les rapports, il y avait un circuit pour les messages payants du Canadien National et du C.P.R.; il y avait un circuit pour répondre aux navires qui appelaient avec des messages; il y avait un circuit pour les navires qui appelaient, qui demandaient des communications avec leur compagnie, ce qu'on appelle..... comment est-ce qu'on appelle ça, déjà..... de télécommunications, dans tout les cas, par radio-téléphone entre la compagnie et le capitaine de son navire. Il fallait contrôler ça.

1
2 Ensuite de ça, il y avait le circuit de la
3 radio-télégraphie, alors, cinq (5) ou six (6) circuits, et un seul
4 homme pour y voirqui n'était pas suffisant.
5 Q Est-ce que vous aviez aussi à utiliser
6 le téléphone? Vous nous avez dit que vous deviez répondre au télé-
7 phone?
8 R Il y avait le téléphone local, naturelle-
9 ment, qui sonnait de temps à autre.
10 Q Est-ce que vous utilisiez ce téléphone-là
11 pour divers messages, assez fréquemment?
12 R Je l'utilisais à la place du télétype, assez
13 souvent, pour les messages des pilotes; je recevais un message
14 qu'un bateau était dû, alors, j'allais au télétype du pilote, le circuit
15 des pilotes, d'autres s'en servaient, je n'étais pas le seul là-dessus,
16 il y avait cinq autres stations, au moins, qui s'emparaient du cir-
17 cuit, alors, moi, je ne pouvais pas attendre, alors je prenais le
18 téléphone local, j'appelais la Station des Pilotes ou le Bureau des
19 Signaux, et je leur donnais le message verbalement.
20 Q Jusqu'en mil neuf cent soixante (1960), le
21 service de télécommunications et de radio de la marine était séparé
22 de ceux du service pour l'aviation, n'est-ce pas?
23 R Ah, c'était à Lauzon, dans ce temps-là.
24 Q C'était à Lauzon?
25 R Oui.
26 Q Alors, vous n'aviez quand même que les
27 services de marine?
28 R Oui, les services de marine, pas l'avia-
29 tion.
30 Q Est-ce que vous aviez un service de

1
2 V.H.F., à l'époque?
3 R Pardon?
4 Q Est-ce que vous aviez un service de
5 V.H.F.?
6 R Pas pour en parler; on avait un récepteur,
7 mais très rarement.
8 Q Est-ce que les divers appareils que vous
9 avez mentionnés couvrent à peu près l'ensemble des appareils que
10 vous aviez à utiliser dans votre station?
11 R Oui.
12 Q Maintenant, est-ce qu'il y avait des pé-
13 riodes où vous ne suffisiez pas à la tâche, à votre station?
14 R Naturellement qu'un homme seul ne peut
15 pas aller sur cinq (5) circuits à la fois; il fallait en négliger, il
16 fallait retarder quelqu'un qui nous appelait sur le radio-téléphone -
17 attendez - surtout les fins de semaine qu'il montait des Empress
18 ou des bateaux comme le Saxonia qui montent ici depuis des années;
19 ils nous donnaient plusieurs messages, des longs et des messages
20 en code, parfois.
21 Q Et lorsqu'un navire passager remontait
22 le fleuve, comme ceci, combien pouviez-vous recevoir de messages
23 à transmettre?
24 R Ah, ça, c'était bien variable; s'il arri-
25 vait de nuit, peu; s'il arrivait de jour, beaucoup plus; il demandait
26 des rencontres, ainsi de suite.
27 Q Pouviez-vous avoir jusqu'à vingt-cinq (25)
28 messages à transmettre?
29 R Oui. A recevoir plus qu'à transmettre.
30 Q A recevoir plus qu'à transmettre?

1 R Oui.

2 Q Qu'est-ce que vous voulez dire par là?

3 R Bien, du bateau à terre, plus que nous
4 autres leur en donner.

5 Q Vous voulez dire que ce nombre de mes-
6 sages s'adressait à vous en tant que station seulement, et que vous
7 n'aviez pas à les transmettre?

8 R On avait à les transmettre sur un autre
9 réseau de télétype, le Canadien National, le Canadien Pacific,
10 suivant la direction qu'il allait; s'il allait à Port Alfred, on ne pou-
11 vait pas donner ça au C.P.R., il fallait le donner au C.N.R., le
12 C.P.R. ne va pas à Port Alfred.

13 Et c'est de même dans les provinces
14 d'Ontario et de Québec.

15 Q Ce que vous voulez dire, c'est que vous
16 receviez plus de messages que vous en envoyiez aux navires, si je
17 comprends bien?

18 R Oui.

19

20 LE PRESIDENT:

21 Q Quant au navire, il recevait plus de
22 messages du navire qu'il n'en recevait pour transmettre au navire?

23 R Oui, c'est en partie des ordres d'accos-
24 tage, ces choses-là.

25

26 Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Fédération des Pilotes:

27 Q Et ces messages que vous aviez à trans-
28 mettre, est-ce que vous étiez obligé, par exemple, de diminuer
29 vos appareils récepteurs, durant le temps que vous consacriez
30

à la transmission de ces messages? Est-ce que vous étiez obligé de faire quelque chose?

R On gardait toujours un récepteur sur le cinq cents(500) kilocycles - je comprends que vous ne comprenez pas tout ça - c'est l'onde que tous les navires doivent employer pour parler aux stations, ou entre les navires, en cas de détresse, en cas d'accidents; mais les autres, il fallait les affaiblir.

Q Alors les autres vous les affaiblissiez?

R Bien, pour recevoir les signaux du bateau, s'il était loin un peu.

Q Et combien de temps pouviez-vous consacrer à la transmission des messages que vous receviez?

R Bien ça, ça dépendait de la rapidité de l'opérateur en devoir de transmettre ces messages parle télétype; il y en avait qui allaient assez vite, d'autres quiallaient moins vite.

Q Est-ce qu'il pouvait y avoir des moyens où ça pouvait vous prendre jusqu'à une demi-heure à transmettre ces messages-là?

R Oui, quand il y en avait assez, ça pouvait prendre jusqu'à une demi-heure.

Q Et durant ce temps-là, les navires qui appelaient sur les longueurs d'onde autres que celles que vous avez mentionnées, celles de cinq cents (500) kilocycles...

R Non, un navire doit toujours commencer par appeler sur cinq cents (500) kilocycles.

Q Alors, qu'est-ce qui se passait quand un navire appelait...

R Quand il appelait, et qu'on était occupé sur le télétype, il fallait bien continuer, autrement on serait venu

qu'on n'aurait pas contrôlé notre travail.

Q Vous voulez dire que vous continuiez sur votre télétype?

R Certainement.

Q Alors, qu'est-ce qui se passait?

R Alors, il fallait dire "Attendez".

Q Hein?

R "Attendez" - on ne peut pas répondre et faire attendre les autres.

Q J'imagine que dans une journée passable, vous pouviez recevoir passablement - un bon nombre de ces messages-là de navires?

R Bien, tout dépendait du nombre de navires qu'il y avait en communication avec la station de Québec; il y en avait en haut, il y en avait en bas.

Il y a des journées que ce n'est pas contrôlable, ça, on ne sait pas combien il va en monter ou descendre.

Q Et lorsque vous aviez terminé le travail de transmission de vos messages, est-ce qu'à ce moment-là vous entriez en contact de nouveau avec les navires auxquels vous aviez demandé d'attendre?

R Ah oui, on avait un "pad" à côté, et on marquait les lettres d'appel des navires qui nous appelaient, quand on était libre; on commençait à appeler le premier qui nous a appelés, et on prenait aussi en considération, celui qui avait de l'expérience, les navires qui sont les plus proches à accoster, qui vont arriver les premiers.

On vient habitué à ça comme à autre chose.

Q Est-ce qu'il pouvait se passer jusqu'à une heure entre le moment auquel un navire vous avait appelé pour la première fois et le moment auquel vous pouviez entrer en contact de nouveau avec lui, lorsque vous étiez libre?

R Peut-être, mais très rarement; une demi-heure, par exemple.

Q Une demi-heure, ça pouvait très bien se produire?

R Ca pouvait très bien se produire. Puis, une heure, on en passe pas mal dans une heure.

Q Lorsque le téléscripteur était engagé pour faire un rapport de E.T.A. de pilote, qu'est-ce que vous faisiez?

R Je n'ai pas compris votre question, s'il vous plaît?

Q Lorsque le téléscripteur était engagé, - vous disiez que votre téléscripteur desservait plusieurs stations?

R Ah, vous voulez dire le télétype?

Q Le télétype?

R Nous autres, on a des expressions...

Q Vous aviez un E.T.A. de pilote?

R Oui.

Q Qu'est-ce que vous faisiez dans ce cas-là?

R Comme je vous disais tout à l'heure, je le prenais et je le déposais sur la table; si ce n'était pas engagé, c'était une question d'une minute pour l'envoyer, mais s'il était engagé, je n'avais pas le droit d'ouvrir et de casser l'autre, le déplacer; seulement pour quelque chose de très urgent. Là, je le laissais là, et quand ça faisait trop longtemps, j'avais peur qu'il n'arrive pas en temps, j'y repensais de nouveau, je prenais le

1 téléphone local et je l'envoyais.
2 On s'arrangeait pour donner le meilleur
3 service, mais on manquait de personnel.
4 Q Vous manquiez de personnel?
5 R Certainement. J'en ai demandé souvent,
6 on ne m'en a jamais donné plus que j'ai demandé.
7 Q Est-ce que vous avez expérimenté des
8 difficultés à communiquer avec les navires remontant le fleuve ou
9 descendant le fleuve?
10 R Ah oui, très souvent. Vous savez, la
11 station de Lauzon n'est pas loin des Chantiers Maritimes, et cette
12 situation-là nous a causé bien du trouble.
13 Il y a des soudeurs, là, qui travaillent
14 avec des instruments, qui nous donnaient de l'induction sur nos
15 lignes, et causaient du trouble assez souvent.
16 Je ne sais pas qui a décidé de poser cette
17 station-là, mais c'est un endroit qui n'est pas à recommander du
18 tout.
19 Q Et quelles étaient les principales diffi-
20 cultés que vous rencontriez à communiquer avec les navires? Est-
21 ce que c'était fréquent, ou...
22 R Ah, par temps, c'était fréquent.
23 Q Par mauvais temps? Qu'entendez-vous par
24 "par temps"?
25 R C'est ce que je vous ai dit, l'induction
26 venait des Chantiers Maritimes, du travail qui se faisait là par les
27 soudeurs.
28 J'avertissais monsieur Mercier, l'ins-
29 pecteur de la radio de Québec, il envoyait ses occupants et lui-même,
30 et j'avais une bonne coopération de lui et de ses employés, on trouvait

le trouble, des fois ça prenait des heures, mais on venait à bout de trouver le trouble, et l'électricien des chantiers coopérait aussi, et on venait à bout de remettre assez bien les appareils de réception.

Q Est-ce que ces difficultés de télécommunications ou de radiophonie étaient fréquentes?

R Ah oui, passablement fréquentes, par périodes.

Q Est-ce qu'il y avait des coins, des régions du fleuve où vous rencontriez des difficultés particulières à communiquer avec les navires?

R Bien, c'est un fait très bien connu, je crois, qu'à partir du Banc Brûlé, aller jusqu'à l'entrée du Saguenay, tous les navires qui longent le Cap Tourmente, et ainsi de suite, c'est très difficile de communication; l'onde est réfractée par les montagnes et ne s'en vient pas dans la direction - c'est le bas ou le haut. On a eu beaucoup de difficultés avec ça; on faisait à peu près trente à trente-cinq milles, quarante milles avec des navires, le radio-téléphone, quand on les faisait.

Q Où était placée l'antenne de télécommunication de radio-phonie, à l'époque où vous étiez en fonction?

R Où était placée...?

Q L'antenne?

R Bien, l'antenne de transmission et de réception était placée à Lauzon.

Maintenant, l'antenne de réception est placée à l'Aéroport, je ne me suis pas rendu pour constater s'il y avait améliorations, mais j'en doute beaucoup. Pour moi, c'est pire que c'était quant à la valeur de réception, parce que plus on pénètre dans les terres, dans les bois, on s'éloigne de l'eau, plus

c'est difficile - la réception est difficile.

Q Avez-vous déjà étudié un endroit propice pour mettre les antennes de radio-phonie?

R Oui monsieur, je l'ai étudié avec monsieur Fisher, qui est mort actuellement.

Q Qui était monsieur Fisher?

R Monsieur Fisher était l'inspecteur en chef pour l'est du Canada.

Q Pour le service...

R Pour le service de télécommunication.

On s'est rendu sur l'Ile d'Orléans en compagnie de monsieur Mercier, et là nous avons constaté que l'endroit était idéal pour la réception.

Je l'ai suggéré moi-même, de débarrasser Lauzon, parce que ce n'était pas agréable de travailler là, et de transférer sur l'Ile d'Orléans.

Je suis certain que si on transférait les antennes de réception sur l'Ile d'Orléans, on améliorerait, d'après mon expérience, d'au moins quarante pour cent (40%) à cinquante pour cent (50%) la réception. C'est très bien, sur l'Ile d'Orléans, il n'y a pas de haute tension, il n'y a pas de fils à haute tension, il n'y a pas de grosses industries, il n'y a rien. Alors, le champ est très libre. C'est vis-à-vis le fleuve, dans la partie basse de l'Ile d'Orléans, c'est-à-dire, passé St-Jean, c'est très bien.

Q Est-ce que ça pourrait améliorer la réception, même dans la région entre Banc Brûlé et Saguenay?

R Dans la région...?

Q De Banc Brûlé?

R Ah, certainement. Ca, c'est tout près de

Banc Brûlé parce qu'il ne faut pas oublier que les pilotes, vous connaissez tous ça, il y a au-dessus de deux cents milles entre la Station de Québec et la prochaine station de communication qui est Mont-Joli; alors, vous prenez un navire qui peut faire cinquante (50) milles, lorsqu'il est rendu dans soixante-quinze (75) à cent (100) milles, s'il a un accident, s'il y a quelque chose, ce sont les autres navires qui peuvent lui porter secours; il ne peut pas, de lui-même, communiquer.

Sur ce rapport-là, quelques années avant de partir, j'avais recommandé une station à la Pointe de la Rivière-du-Loup.

Q Vers quelle année aviez-vous recommandé une station à la Pointe de la Rivière-du-Loup?

R A peu près deux (2) ans avant de quitter le service.

Si on avait une station à Rivière-du-Loup, on pourrait recevoir assez facilement les communications des navires dans le Saguenay. Vous le savez que dans le Saguenay, il n'y a aucune station terrestre commerciale qui peut accommoder un navire.

LE PRESIDENT:

Q Quand vous parlez "dans le Saguenay", vous parlez dans la Rivière Saguenay?

R Dans la Rivière Saguenay, monsieur. Il n'y a aucune station, à moins que ça serait posé depuis mon départ, mais je ne crois pas.

Q Le Banc Brûlé dont on parle, est-ce que c'est le Cap Brûlé?

R Oui, le Cap Brûlé; il y a un phare, Cap numéro 1 et numéro 2.

(Ajournement de quelques minutes)

1 CANADA

2

3 COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

4

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.,
5 Président

6 Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
7 Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

8

9

10

11

12 Le douzième jour de septembre,

13 l'an mil neuf cent soixante et trois:

14

15 J. EMILE CLOUTIER -

16 TRANSQUESTION CONTINUEE.

17

18 TRANSQUESTIONNE par Me L. LANGLOIS, c.r.,

19 pour la Can. Merchant Service Guild:

20 Q Monsieur Cloutier, je comprends que

21 vous avez été d'abord à l'emploi de Canadian Marconi

22 Corporation lorsque celle-ci opérait les stations côtières

23 de radio, et que vous êtes demeuré à son emploi après

24 le transfert de ses facilités côtières au ministère

25 des Transports?

26 R Oui.

27 Q Est-ce qu'au point de vue opération

28 des stations côtières de radio, est-ce qu'il y a eu un

29 changement après la prise de possession du ministère des

30 Transports, ou si vous avez continué à opérer sur la même

base?

R Longtemps sur la même base.

Q Longtemps sur la même base?

R Le temps que j'ai travaillé moi-même.

Q Par exemple, entre les quarts, les "watches", pour employer le mot courant anglais...

R Oui.

Q Est-ce que ç'a varié entre le temps où les stations étaient opérées par Marconi et depuis qu'elles sont opérées par le ministère des Transports?

R Pas à ma station.

Q Est-ce qu'à votre connaissance, il y a eu des changements ailleurs?

R Je ne me rappelle pas.

Q Maintenant, quels étaient ces quarts, ces veilles, ou ces "watches"?

R De huit heures à quatre heures, de quatre heures à minuit, de minuit à huit heures.

Q Et combien de personnes par veille, par quart?

R Seulement qu'un d'attitré; si j'étais à la station, ça faisait deux.

Q Un opérateur de quart?

R Oui.

Q En plus, le surveillant ou le chef que vous étiez?

R Quand j'y allais; je nepouvais pas y aller tous les quarts.

Q Si j'ai bien compris votre témoignage,

vous y alliez régulièrement durant les heures de jour?

R Les jours, oui, jusqu'à 40 heures.

Q Si j'ai bien compris également, durant ces heures de jour, vous pouviez donner environ cinquante pour cent de votre temps pour assister l'opérateur en devoir?

R Apeu près, seulement que je ne l'ai pas marqué.

Q Je n'ai pas compris ce que vous avez dit?

R Je n'ai pas marqué le temps.

Q Vous n'avez pas marqué le temps, mais environ?

R Environ.

Q Maintenant, est-ce qu'il y avait des périodes de l'année, comme par exemple la période intense de trafic touristique par navire, l'été, ou le nombre des opérateurs en devoir était augmenté sur certains quarts?

R Non, à part quand ils m'appelaient, que je descendais. Officiellement, non.

Q Officiellement, non?

R Non.

Q Maintenant, si j'ai bien compris également, les stations maritimes étaient totalement séparées des stations R I N, au point de vue communication?

R Ah bien oui, à Lauzon, c'était complètement séparé.

Q Si je comprends bien également, vous n'avez jamais été stationné à l'Ancienne Lorette?

R Non, moi je n'y ai jamais été; ç'a été changé quelques mois après mon départ.

Q Lorsque les stations étaient sous le contrôle ou l'opération, la gérance de Canadian Marconi, est-ce qu'il y avait, de temps à autre, des journées où des vérifications de trafic étaient faites? Par exemple, est-ce que Canadian Marconi faisait des épreuves pour vérifier si la station donnait son plein rendement, au point de vue trafic?

R Il passait parfois quelqu'un, un monsieur Bowles, qui venait; mais ils étaient à même de le juger par le nombre de messages que je leur envoyais à tous les sept jours.

A tous les sept jours, j'étais obligé d'envoyer une copie de tous les messages qui passaient. Ensuite de ça, il y avait la copie du "log". La copie du "log" consiste en un typewriter qu'on a devant nous, et nous enregistrons tout le travail qui se fait dans la station: l'heure qu'on reçoit tel ou tel message, de tel et tel navire, et ainsi de suite.

Q Disons, par exemple, durant les dernières cinq années que vous avez été avec le service de télécommunication, est-ce que vos rapports, vos dossiers ont indiqué une agumentation constante de trafic?

R Ah, une augmentation constate de trafic, c'est comme vous disiez tout à l'heure, il y avait

1
2 les périodes - les navires touristiques qui venaient
3 s'ajouter aux navires réguliers, qui donnaient un surplus
4 de travail,l'été; mais les périodes de travail régulières,
5 la semaine, c'était pour les passagers et autres durant
6 les fins de semaine.
7 Q Maintenant, en prenant ces périodes
8 de pointe d'été, ces périodes de trafic plus intense
9 l'été, est-ce qu'il y avait augmentation, en comparant
10 avec des périodes identiques? Est-ce que, par exemple,
11 le trafic d'été de mil neuf cent cinquante-neuf (1959)
12 comparativement au trafic d'été de mil neuf cent soixante
13 (1960) était le même, ou s'il était augmenté?
14 R Ah, il y avait des périodes
15 d'augmentation.
16 Q Maintenant, est-ce que durant cette
17 période également, l'opérateur en devoir devait non
18 seulement transmettre les avis aux marins, mais en faire
19 la traduction également de l'anglais au français.
20 R Les pronostics de la température.
21 Q Seulement?
22 R Seulement.
23 Q Pas les avis aux marins?
24 R Vous demandez.....? Ah, les bouées,
25 les rapports de bouées?
26 Q Notices to shipping ou to mariners?
27 R On les faisait, chez-nous, dans les
28 deux langues.
29 Q Vous faisiez la traduction? L'opé-
30 rateur faisait la traduction?
R Oui.

Q Maintenant, les rapports de température également étaient traduits de l'anglais au français par l'opérateur en devoir?

R Oui monsieur.

Q Maintenant, un circuit de téléscripteur ou de télétype, lorsque c'est en opération, ça fait du bruit?

R Un peu, surtout quand il y en a deux.

Q Surtout quand il y en a deux. Lorsque l'opérateur, par exemple, est occupé à se servir du circuit de téléscripteur, télétype, est-ce qu'il peut, à cause du bruit de ce circuit, manquer un signal assez faible donné par un bateau, sur votre récepteur?

R Absolument.

LE PRESIDENT:

Sur la bande de 500 kilocycles?

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r., pour la Can. Merchant Service Guild:

Q Sur la bande d'écoute de 500 kilocycles ou la bande internationale?

R Oui, si le signal est faible, il peut le manquer.

Q Il peut le manquer?

R Oui.

LE PRESIDENT:

Q Je présume, par exemple, qu'un bateau, lorsqu'il n'a pas de réponse à son signal, continue à faire son signal?

R Quand...?

Q Quand il n'a pas de réponse?

R Oui, ah bien, il répète.

Q Il répète?

R Il répète.

Q Si ç'a été manqué à un moment, quelques minutes après, il sera pris?

R Ils ont droit à trois appels sucessifs dans deux minutes.

Q Mais par exemple, si vous avez un bateau qui est sur le point de couler, et qu'il lance un appel "may day" durant une demi-heure, et qu'il n'a pas de réponse parce que l'opérateur est sur le service de télétype, il peut le manquer, le bateau va être au fond de l'eau.

R Je ne sais pas, là; "may day", c'est une chose, c'est comme le S.O.S. qui va arriver d'un navire, on a l'oreille beaucoup plus fine quand on a ces choses-là, ça ne prend pas de temps.

Q Si le "may day"... pardon, continuez.

R Si l'opérateur entend "may day" ou autre chose, il porte plus d'attention.

Q Je parle toujours de l'opérateur qui a le bruit dans les oreilles d'un appareil de télé-scripteur, et qu'il y a un "may day" d'envoyé par un bateau qui a un signal très faible, il peut le manquer?

R Ah oui, certainement, on ne peut pas entendre une chose plus faible que l'autre.

Q Maintenant, voulez-vous expliquer à la Commission si votre opérateur qui doit en même temps

manipuler le service de radio-téléphone par oreille, entendre un signal par l'ouïe, directement, et puis également écoute le son d'une clef, est-ce qu'il se sert de haut-parleur seulement, ou s'il se sert d'acoustiques?

R Lorsque c'est pour communiquer d'un navire à un office, par terre, ou bien donc une personne, un passager, c'est très difficile; on se sert d'acoustiques, parce qu'il faut tenir le temps de la conversation, nous autres, comprenez-vous. Il n'y a pas de haut-parleur sur ce systême-là, mais lorsque la personne a fini de parler, il faut enregistrer le nombre de minutes qu'il a parlé, il faut que nos comptes soient les mêmes que le Bell Telephone, comprenez-vous, et le Bell Telephone tient à savoir ce qu'on charge, nous autres mêmes.

Alors, il faut attendre que la personne ait fini de parler, et l'écouter parler, sans suivre ce qu'ils disent, ce qui ne nous intéresse pas; mais quand il aura fini de parler, là, il faut avoir un acoustique, puis.....

Q Est-ce qu'il n'y a pas une possibilité, encore là, lorsque l'opérateur se sert de l'acoustique, qu'il pourrait manquer un signal donné par le haut-parleur, sur la bande internationale?

R Ah non, on ne se sert plus des acoustiques pour travailler.

Q Vous ne vous en servez plus du tout?

R Non, c'est ça, on ne se sert plus du tout, excepté comme je vous dis, lorsqu'un navire

demande une communication par le Bell Telephone.

Q Par le Bell Telephone?

R Oui.

Q Et là, lorsque vous le faites, il y aurait possibilité de manquer un appel faible aussi, un signal faible?

R Difficilement plus, là.

Q Maintenant, durant votre période de service, surtout..... prenons les dernières années, est-ce que vous avez eu l'occasion, en tant que chef-opérateur à Québec, de recevoir des plaintes des Armateurs, des propriétaires de navires, à l'effet qu'ils avaient des difficultés à entrer en contact avec votre station?

R Ah oui, j'en ai eu.

Q Vous en avez eu?

R Monsieur Vandry de Canada Steamship, monsieur Ballard de Canadian Import, et d'autres qui se plaignaient que ça faisait du temps qu'on avait donné un message, et la réponse n'est pas arrivée, quelque chose comme ça.

Q Est-ce que ces plaintes-là étaient fréquentes?

R Pas très fréquentes, mais surtout quand les navires approchaient de Québec, ils ne savaient pas l'heure au juste...

Q Maintenant, est-ce que ces plaintes-là étaient transmises par vous à vos supérieurs?

R Non, ah non; ç'aurait seulement causé un certain nombre de correspondance, et ç'aurait

fini là.

Q C'était pour éviter de la correspondance?

R Oui.

Q Mais est-ce que votre bureau-chef, vos supérieurs immédiats, monsieur Cloutier, vous ont déjà fait part qu'ils avaient reçu des plaintes semblables?

R Pas que je me rappelle; il a pu y en avoir entre les compagnies, mais je n'ai pas été tenu au courant.

(Le témoin est transquestionné en anglais par Me Mason).

TRANSQUESTIONNE par Me JEAN BRISSET, c.r., pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Est-ce que vous aviez également fait des expériences à Rivière-du-Loup, pour vérifier la réception du message venant du Saguenay, similaires à celles faites à l'Ile d'Orléans?

R Non, c'est seulement au point de vue géographique que je considère que ça serait un endroit idéal, parce que, vous prenez un transmetteur, le long d'un cap, comme vous avez le cap Tourmente, par exemple, les ondes frappent le Cap et rebondissent; elles ne vont pas dans cette direction-là.

Alors, dans Rivière-du-Loup, ce serait un endroit où ça serait facile de réception. J'aimerais bien être là pour faire l'expérience, réellement.

Q Maintenant, quand vous avez fait vos expériences à l'Ile d'Orléans, je comprends qu'il s'agissait de faire des expériences seulement en ce qui regarde la réception, et non pas la transmission? Est-ce que j'ai bien compris?

R Si vous avez un endroit idéal de réception, la transmission sera très bonne.

Q La même chose?

R Oui, parce que l'important, c'est le fil de terre qui est plus important que celui de l'air.

LE PRESIDENT:

Q Je comprends aussi que sur l'Ile d'Orléans, il n'y a pas encore trop d'interférence?

R Non, il n'y a pas d'interférence du tout.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

Q Une question qui découle des questions de mon ami monsieur Mason: J'ai compris que dans votre temps, il n'y avait pas de transmetteur VHF?

R Pas du tout.

O Maintenant que des transmetteurs VHF sont installés, est-ce que c'est de nature à augmenter le travail de l'opérateur en devoir?

R Je ne sais pas, moi je n'ai pas été travailler là.

Q Mais ça en serait un de plus à surveiller?

R Je ne peux pas juger d'une chose que je n'ai pas vue.

Q Mais c'est un devoir additionnel?

R .....

TRANSQUESTIONNE par Me M. JACQUES,
pour la Commission:

Q Monsieur Cloutier, quelles études avez-vous faites pour devenir opérateur de radio?

R C'est en mil neuf cent treize (1913), je crois, que j'ai rencontré un monsieur Duchaîne, qui était chef opérateur à la station de Trois-Rivières, et il m'a donné des cours, et la compagnie m'a accepté à la station de Trois-Rivières, pas celle-ci, une qui était à Trois-Rivières dans le temps, et je suis monté à Montréal, et la compagnie Marconi a dit: "Get your education." Je me rappellerai de ça toute ma vie.

LE PRESIDENT:

Q Et après ça, vous avez grandi avec les progrès de la radio?

R J'ai grandi avec le progrès.

Quand j'ai commencé mon premier navire, sur le Dollard, mon travail sur le Dollard, on n'avait seulement pas de récepteur à cristaux; la lampe était encore bien loin.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Maintenant, au cours des années, est-ce que vous avez obtenu des diplômes ou qualifications

quelconque en radio?

R Je regrette, j'ai été le 263ième opérateur au pays, ici; j'ai passé des examens à Ottawa, la seule place qu'on pouvait en passer, le dix-huit (18) décembre mil neuf cent dix-huit (1918), et j'ai obtenu une licence de première classe, et je détiens actuellement une licence de première classe, me permettant de prendre charge des appareils de radio-télécommunication, téléphone et télégraphe, de n'importe quel navire, n'importe quelle catégorie.

Je peux vous l'amener cet après-midi, si vous aimez.

Q Non, ce n'est pas nécessaire que vous l'apportiez. Est-ce que vous avez fait des études spéciales en radio, à part ce qui était nécessaire pour obtenir votre licence?

R Bien, lorsque la lampe a pénétré dans la station, les transmetteurs à lampe, la compagnie Marconi a ouvert une école; je suis allé à Montréal, je ne me rappelle pas combien de mois, mais c'est trois ou quatre mois, si je me rappelle bien, et on nous a enseigné comment se servir des lampes, enfin, on nous a donné des cours, et ensuite de ça, on nous a fourni des livres, et j'ai toujours aimé mon métier, et si je suis professeur aujourd'hui, c'est parce que j'ai continué à étudier.

Q En d'autres mots, on peut peut-être dire que vous êtes réellement un "self made man"?

R Peut-être pas, mais dans tous les cas...

Q Les examens que vous faites passer à vos élèves, ou plutôt, les examens que vos élèves passent, qui les fait passer?

R Le chef radio inspecteur à Québec, monsieur Mercier.

Q C'est le gouvernement, ça?

R Le gouvernement, certainement. Je les prépare, je les envoie aux examens, et quand ils obtiennent leur certificat, bien, c'est assez facile de se plaçer.

Q Est-ce que durant la journée, il y a des périodes de temps qui sont plus achalandée que les autres, au point de vue réception de messages?

R Ah bien, ceci, monsieur, est très variable; ça dépend du nombre de navires qui s'adonnent à descendre ou monter le St-Laurent. Il y a des journées où c'est presque tranquille; le lendemain, c'est rempli, il y en a 25 ou 26. Ca, c'est contrôlé par le nombre de navires qui circulent sur le fleuve.

Q En d'autres mots, plus il y a de navires dans le fleuve, plus vous recevez de messages?

R Plus on reçoit de communications, surtout des pilotes qui demandent le temps d'arrivée, pour changer à Québec, et ainsi de suite.

Q Maintenant, plus il y a de navires, plus vous recevez de messages, et par conséquent, plus vous êtes occupé?

R Naturellement.

Q Et plus vous êtes occupé, plus les

navires attendent longtemps pour communiquer avec vous?

R Quand il y a seulement un homme pour répondre à quatre places, il ne peut pas répondre plus qu'une à la fois.

Q Lorsque vous êtes occupé, ou l'opérateur est occupé, et que vous entendez l'appel d'un navire, vous nous avez dit que vous lui dites d'attendre?

R Quand on est tout seul et qu'il n'y a personne autour, on dit d'attendre; on ne peut pas faire autrement.

Q Est-ce que vous notez le temps auquel vous dites au navire d'attendre, dans votre "log"?

R Non.

Q Dans votre "log", c'est l'heure à laquelle...

R C'est le travail qui est accompli, dans le "log".

Q C'est l'heure à laquelle...

R Je reçois un message de l'Empress of Britain, par exemple, à dix heures et trente-neuf (10:39), je marque sur mon "log": dix heures et trente-neuf (10:39), le numéro du message, numéro 4, from Empress of Britain - pas "Empress of Britain" parce qu'il a des lettres d'appel, on marque les lettres d'appel.

A la fin de la journée, vous pouvez voir tout le travail qui s'est fait dans la station.

Q Alors, dans votre "log", on voit

l'heure à laquelle vous avez en fait reçu le message?

R Oui.

Q Est-ce qu'il y aurait moyen, en se servant de votre "log", de déterminer la période de temps que le navire a dû attendre pour entrer en communication avec vous?

R Ah non.

Q Il n'y a pas moyen?

R Il n'y a pas moyen. Mais le navire, lui aussi a un "log", comprenez-vous.

Q Oui?

R Du "log" du navire, vous pouvez le savoir.

Q Alors, suivant votre expérience...

R Lui, en m'appelant, il l'a rentré sur son "log", et à l'heure qu'il m'a donné son message, c'est entré sur le "log"; alors, vous pouvez voir le délai.

Q Alors, suivant votre expérience, le "log" à bord du navire nous donnerait l'heure à laquelle le premier appel a été fait?

R L'opérateur est obligé de rentrer tous les appels qu'il fait, et l'heure qu'il les fait.

Q Alors, par exemple, si on nous dit qu'un navire a tenté, à quinze ou vingt reprises, de communiquer avec la station de Québec, on pourrait inspecter le "log" du navire et découvrir l'heure à laquelle les quinze ou vingt appels ont été faits?

R Certainement; il est supposé les entrer.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Votre Seigneurie, à ce sujet, je
me permettrai de faire une suggestion:
Il y a eu un cas assez typique,
récemment, sur le St-Laurent, de
difficultés de communications entre
un certain navire en détresse et la
station V C C Québec, où vous avez eu
- il s'agissait de l'enquête...

LE PRESIDENT:
Du Tritonica?

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
... du Tritonica et le Roonagh Head,
et là, l'opérateur du Roonagh Head
a donné des détails en se basant
sur son journal de radio-téléphone,
les heures auxquelles il avait
essayé d'atteindre Québec, et combien
ç'avait pris de temps pour l'avoir, et
les délais ont été considérables,
et je ferais la suggestion que cette
partie de la preuve pourrait peut-être
être placée au dossier, s'il n'y a
pas d'objection.

LE PRESIDENT:
Lorsque nous avons ouvert l'enquête ici

à Québec, la tragédie du Tritonica était déjà survenue, et j'ai mentionné à ce moment-là que nous serions intéressés dans toute la preuve.

Alors, je demanderai, en temps et lieux, que toute la preuve soit versée au dossier.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Merci, Votre Seigneurie.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Je crois que le journal de bord du "radio oeprator" est déposé, d'ailleurs, comme exhibit.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Vous nous avez dit qu'une période d'attente d'une heure était très rare?

R Ah oui, très rare.

Q Très rare?

R Oui monsieur.

Q Et vous avez dit qu'une période d'une demi-heure d'attente était possible, je crois?

R Oui, dans certains cas très particuliers.

Q Est-ce que c'est fréquent?

R Non, on ne peut pas dire que c'est

fréquent, mais ça, c'est quand il y a des gros passagers qui montent et qui nous donnent une série de messages.

Q S'il y avait, lorsque les passagers, les gros passagers remontent ou descendent le fleuve, un opérateur supplémentaire, est-ce que les périodes d'attente pour les messages des autres navires seraient plus courtes?

R C'est entendu, quand on est deux pour faire un ouvrage, ça va toujours mieux, on peut faire ça plus vite.

Maintenant, par le fait qu'on a placé un pilote spécial sur la radiophonie et un autre de la radiotélégraphie, on a séparé le travail en deux, maintenant.

Q Vous dites qu'on a séparé...

R La radiotélégraphie et la radiophonie.

Q Ici à Québec, ça?

R Oui, qu'on m'a dit; ça, c'est du ouï-dire.

Q Ca, ce n'est pas de votre temps, ça?

R Ce n'est pas de mon temps.

Q De votre temps, vous étiez seul?

R Oui.

Q Vous nous avez dit aussi qu'il était possible que vous puissiez ne pas entendre un signal d'appel très faible lorsqu'il y a un bruit dans la station?

R Lorsque le transmetteur marche, ça

fait toujours un certain bruit, le moteur qu'il y a dedans, et ainsi de suite; et ajoutez le bruit d'un télétype ou deux télétypes, il est entendu qu'un signal peut arriver faible et qu'on ne l'entende pas.

Q Maintenant, ce haut-parleur qui sert écouter les appels peut se régler à différents volumes?

R Certainement, puis on le règle aussi à différents volumes.

Q Et vous le réglez à peu près à quel volume?

R Bien, pour entendre.

Q Pour entendre, vous le mettez jusqu'au bout complètement?

R Non, à peu près un tiers.

Q Un tiers?

R Oui. Au bout complètement, on ne s'entendrait pas parler.

Q Pardon?

R Au bout complètement, on ne s'entendrait pas parler.

Q Lorsqu'un signal est faible, qu'est-ce que ça indique?

R Bien, ça peut indiquer deux choses: c'est que l'appareil de celui qui transmet est faible, ou bien donc le navire est dans uneposition le long du Cap Tourmente, comme j'ai parlé tout à l'heure, ou bien donc..... il y aurait ces deux causes-là.

Q Soit un défaut de l'appareil transmetteur?

R Ou la position du navire.

Q Dans un endroit où les ondes ne se propagent pas facilement?

R Oui, et c'est le cas de tous les navires qui longent le nord.

Q Les opérateurs sont au courant de ça?

R Bien certain qu'ils sont au courant; si vous aimez à confirmer, vous pouvez demander un opérateur qui travaille avec moi.

LE PRESIDENT:
Lorsque vous parlez de l'opérateur, vous parlez de l'opérateur de navire ou côtier?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Côtier, Votre Seigneurie.

Q Est-ce que le volume de ce haut-parleur dont vous vous servez pour reçevoir les appels, vous le réglez en tenant compte de ce fait-là, du fait que les navires qui sont entre Banc Brûlé et Saguenay ont de la difficulté à communiquer avec vous autres?

R Vous savez, on s'ajuste pour bien entendre, normalement, un point, c'est tout. On ne peut pas.....

J'ai été chanceux, parce que j'ai gardé, quand ç'a été transféré du département des Transports, c'està-dire de la compagnie Marconi au département des Transports, j'ai gardé tous mes hommes;

j'ai insisté pour les garder, parce que pour travailler à la station de Québec, il faut avoir assez d'expérience.

Q Pourquoi ça?

R Bien, pour une chose, comme vous venez de dire là, et une autre chose aussi: Pour avoir une certaine expérience dans son ouvrage.

Q Vous dites "autre chose." Qu'est-ce que c'est ça que cette autre chose?

R Pour recevoir les messages, s'il n'est pas bien habitué, il va prendre trois fois plus de temps, il va demander des mots qu'il a manqués; tandis que s'il est habitué, il va le prendre sans faire d'erreur, et ça marche rondement

Q Est-ce que la station de Québec serait dans uneposition particulière en regard des autres stations?

R Très particulière.

Q A cause des difficultés de communications et du nombre de navires passagers?

R Qui montent et qui descendent ici, - une station de pilotes.....

Q Est-ce que ces navires de passagers ne pourraient pas communiquer avec d'autres stations que Québec?

R Bien, la suivante, c'est Mont-Joli; ça ne serait pas beaucoup.....

Q Ca ne serait pas beaucoup pratique?

R Non, pas beaucoup.

Q L'étude que vous avez faite sur la réception à l'Ile d'Orléans, ç'a été fait quand, ça?

R Ah, ça fait à peu près cinq ans, quatre ou cinq ans.

Q Et lorsque les antennes réceptrices ont été déménagées à l'Ancienne Lorette, savez-vous s'il y a eu des études de faites?

R J'en ai causé avec un de mes anciens opérateurs; il m'a dit que ce n'était pas une amélioration, au contraire.

Q Mais vous ne savez pas si on a fait des études pour savoir...

R Ah, ce sont les ingénieurs du département des Transports qui font ces choses-là.

Q Un instant - vous ne savez pas si on a fait des études pour déterminer si l'endroit était adéquat.

R Non, je ne sais pas rien de ça.

LE PRESIDENT:
Adéquat pourquoi?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Pour la réception.

LE PRESIDENT:
Pour la réception des avions ou des navires?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
La réception marine.

1

2 LE PRESIDENT:

3 Q Je comprends que maintenant, à

4 l'Ancienne-Lorette, on combine les deux services?

5 R Les deux services, ils ont pris

6 un opérateur de plus, tous les quarts de radio-téléphone,

7 il peut y avoir certains avantages?

8 R Il y a un certain avantage du

9 travail à l'intérieur du bureau, mais pas extérieurement,

10 je ne crois pas.

11 Q Est-ce que ce sont les mêmes

12 antennes qui servent pour le service maritime et le

13 service aérien?

14 R .....

15 Q Dans votre temps?

16 R Dans mon temps, à Lauzon, il n'y a

17 jamais eu de service aérien.

18 Q Alors, vous n'aviez que le service

19 maritime, dans votre temps, à Lauzon?

20 R Oui monsieur.

21 Q Vous avez dit aussi que les opérateurs

22 sont parfois obligés de suivre les conversations au

23 moyen d'écouteurs, sur le téléphone?

24 R Oui.

25 Q Pour tenir le temps?

26 R Certainement.

27 Q Maintenant, qu'est-ce qu'ils entendent

28 dans ça?

29 R On entend la conversation entre le

30 navire et la personne à terre.

Q Alors...

R Il faut l'entendre pour "checker" l'appareil, quand il aura fini de parler, on va prendre le temps qu'il a parlé.

Q Parce que j'imagine que sur ce qu'on a appelé le "working frequency"...

R On ne travaille pas du tout là-dessus; vous avez seulement le téléphone.

Q Mais, sur ce qui s'appelle le "working frequency"...

R Ah oui, 2582 ou 2514.

Q Comment pouvez-vous en même temps écouter la fréquence d'appel?

R Ce sont tous des haut-parleurs, ça, monsieur.

Q Et la conversation, vous écoutez avec ce qui s'appelle des "earphones"?

R Oui, je comprends, mais on n'a pas besoin des deux.

Q Vous n'en avez qu'un?

R On en a rien qu'un, et on écoute de l'autre.

Q Vous écoutez des deux oreilles en même temps, des choses différentes?

R Certainement, c'est facile pour un opérateur d'expérience, c'est très facile.

LE PRESIDENT:

Le témoin a dit tout à l'heure qu'il écoutait sans écouter, c'est-à-dire,

il écoute juste pour savoir si ça parle, sans porter attention à la conversation.

LE TEMOIN:

R Nous autres, l'important, c'est de savoir le temps que la personne a parlé; ce qu'elle dit, ça ne nous intéresse pas.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Vous avez dit que vous aviez reçu des plaintes sur la transmission des messages, de la part de différents agents, ici à Québec?

R Bien, des plaintes en ce sens que le bateau est supposé d'être arrivé, ou le bateau devait arriver, et je n'ai pas la réponse de mon message encore; alors, il rappelle le navire. C'est un genre de plainte, mais ce n'est pas une plainte pour..... pour mauvais services.

Q Justement, ce n'est pas une plainte...

R Ca peut dépendre du capitaine qui ne répond pas. Il a eu son message en temps, le capitaine, s'il ne veut pas répondre, c'est son affaire; on lui demande, et s'il ne veut pas, bien..... on ne peut pas faire plus.

Q Un instant. Est-ce que les Armateurs se sont plaints de la qualité de votre service, pendant que vous étiez là?

R Jamais officiellement par lettre.

Q Alors, très bien, ils se sont plaints officieusement, verbalement?

R Verbalement, par téléphone seulement.

Q Et quelle était la nature de ces plaintes?

R Bien, comme je vous ai dit tout à l'heure, ils trouvent des fois que ça prend du temps pour une réponse. Prenez, monsieur Findlay, il attend pour savoir combien il y d'automobiles à bord du bateau pour monter à Montréal, combien il y a de cabines, alors, il veut savoir ça le plus vite possible. Ils disent: Ce n'est pas encore arrivé, demandez donc, quelque chose de même. Est-ce que c'est vous? Est-ce que le message est arrivé? - Parfois, le message était arrivé, puis il est resté au Canadian National trop longtemps, quelque chose comme ça. Je prenais le téléphone et je lui donnais le message.

Vous savez, tous les messages payants devaient passer sur les télétypes; combien de fois je les ai passés sur le téléphone, et je les repassais après par le télétype après, quand j'en avais le temps.

Q Est-ce que les pilotes se sont plaints à vous de délais dans la réception de leurs messages, de périodes d'attente trop longues avant que la station réponde?

R Je ne me rappelle pas.

Q Vous ne vous rappelez pas de ça?

R Je ne me rappelle pas de ça, je n'ai pas..... je n'ai aucun document dans ma correspondance.

Ca peut arriver qu'ils m'appellent par téléphone, par exemple, ils disent: "J'ai envoyé mon message à telle heure, et vous ne l'avez pas eu," quelque chose de même, mais jamais officiellement, parce que j'aurais fait une enquête là-dessus.

Q Alors, vous n'avez jamais eu de plainte?

R C'est certain.

Q Vous n'avez jamais eu de plainte de la part des pilotes que ça prend une demi-heure ou trois quarts d'heure à réveiller la station avant qu'ils répondent?

R Ah non, vous savez, réveiller la station, vous n'avez pas le mot; celui qui fait son devoir, il n'a pas besoin d'être réveillé du tout; seulement, il peut être à son travail ailleurs.

Q Est-ce qu'il arrive qu'un navire appelle pendant que l'opérateur est occupé, et que l'opérateur n'accuse pas réception de son appel, ne lui demande pas d'attendre?

R Voulez-vous répéter?

Q Est-ce qu'il arrive, lorsque l'opérateur est occupé, qu'un navire appelle et que l'opérateur ne lui dise pas d'attendre, de le laisser appeler? Est-ce que ça arrive, ça?

R Ca peut arriver; je ne suis pas là tout le temps. Moi, je vous dis les instructions que je leur donnais dans le temps, et ce que je faisais moi-même; mais quand je n'étais pas là, je ne peux pas jurer si les choses se passaient .... pas toujours

comme je l'avais demandé; je n'étais pas là 24 heures par jour. Ca peut arriver.

Q Ca peut arriver?

R Ca peut arriver, naturellement, je n'y étais pas. Je ne peux pas jurer une chose quand je n'y étais pas.

Q Maintenant, la transmission des rapports de météo, ça se fait à heures fixes, ça?

R Oui monsieur.

Q Et vous nous avez dit, et l'on nous a dit antérieurement que c'était les opérateurs qui traduisaient les rapports de météo?

R Oui monsieur.

Q Pendant que vous transmettiez ces rapports, est-ce que vous l'interrompiez pour répondre aux mavires?

R Non, jamais.

Q Est-ce que vous vous interrompiez pour prendre un message?

R Quand je commençais à donner les rapports de température, je les continuais jusqu'à la fin, et après ça, je reprenais en français, je les traduisais - je n'avais pas besoin de les traduire autrement que les lire.

Q Mais ça prenait combien de temps, ça, pour les transmettre dans les deux langues, vos rapports de météo?

R Il y en avait des oourts, puis il y en avait des longs, ça....

Q Disons: un long?

R Un long.....

Q De ce temps ici, la température...

R Mettons, à peu près 75 mots, un message, à parler comme je parle-là, à peu près, et puis la traduction française est plus courte que la traduction anglaise.

Q C'est plus court en français qu'en anglais?

R Oui.

Q Mais un long message de température, est-ce que c'est 40 minutes, 45 minutes?

R Un long message, ah, ce n'est pas..... jamais 40 minutes, ni jamais 30 minutes, ni 15 minutes; vous savez, parler pendant quinze minutes, continuellement, on en dit pas mal.

Q Etant avocat, monsieur, on le sait fort bien.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Votre Seigneurie, je crois qu'il faudrait faire déterminer par le témoin si on parle de transmission par la clef ou de vive voix.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Les rapports de température, est-ce qu'on peut dire que c'est assez rare que ça prendrait

plus que 15 minutes?

R Sur le radio-téléphone, c'est très rare.

Q Sur le radio-téléphone, c'est très rare que ça prenne plus que quinze minutes?

R Oui.

Q Maintenant, quand vous transmettez ces rapports-là, est-ce que vous les transmettez à la fois au radio-téléphone et à la fois par radio-télégraphie?

R Non, ça ne peut pas se faire.

Q Ma question est peut-être mal faite; est-ce que vous les transmettez au moyen de ces deux méthodes de transmission?

R Une après l'autre.

Q Alors, au total, ces deux opérations-là, ça prend combien de temps, à peu près?

R .....

Q Un long message?

R Supposons que j'aurais eu des appels pendant que je le transmettais au radio-téléphone, quand j'ai eu fini au radio-téléphone, je vais m'occuper des appels avant de prendre la radio-télégraphie.

Q Ca, c'est ce que vous faites?

R C'est les instructions que je donnais à mes opérateurs.

Q Et lorsque vous transmettez les rapports de météo par radio-télégraphie, un long message, un message qui prendrait, disons, à peu près dix

minutes par radiophonie, ça prendrait combien de temps, ça?

R Vous me demandez des choses que je n'ai jamais pratiquées ni calculées; mettons, facilement le double du temps.

Q Le double du temps?

R A peu près. Ca, je n'ai jamais pratiqué ça.

Q Alors, est-ce que...

R C'est difficile de dire, ça.

Q Je comprends que c'est difficile. Est-ce qu'on pourrait dire que les rapports de météo transmis par radio-télégraphie, ça prend une demi-heure?

R Ah, pas tant que ça. Une demi-heure, surtout quand on est habitué, - mais ça peut prendre ça dans les longs, par le fait qu'on est obligé de descendre la transmission environ à 16 ou 18 mots à la minute, pour les navires dont les opérateurs ne sont pas très compétents, alors, il ne faut qu'ils manquent le départ, on les envoie à peu près à 16 ou 18 mots.

Q A la minute?

R Oui. Puis, si on avait la liberté de les donner à 25, par exemple, ça prendrait la moitié du temps.

Q Les donnez-vous en français, par radio-télégraphie, les rapports de météo?

R Ah non.

Q Seulement en anglais?

R Seulement en anglais, en télégraphie.

Q Et bilingues en radiophonie?

R Bilingue s en radiophonie, parce qu'en radio-télégraphie, les examens se passent en anglais, et ça prend un bilingue pour pouvoir passer ces examens; alors, c'est un bilingue qui copie.

Q Vous êtes sûrque l'opérateur qui reçoit est bilingue?

R Est capable de traduire. D'ailleurs, ce n'est pas difficile, ce n'est pas une chose difficile.

Q Monsieur Cloutier, il y a eu des témoignages à l'effet qu'en certains cas, ç'a pris jusqu'à cinquante minutes, à compter du premier appel qui a été fait à une station de radio, jusqu'à ce qu'on réponde. Ou'est-ce qui aurait pu causer un aussi long délai, d'après vous?

R Donnez-moi la distance d'abord, de la station qui appelle, avec la distance..... avec la station qui reçoit, et l'endroit, à peu près.

Q Un navire qui serait à douze milles de Trois-Rivières, environ...

R Ah, à douze milles de Trois-Rivières, il n'y a aucune raison.

LE PRESIDENT:

Q A l'est de Trois-Rivières.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r., pour la Can. Merchant Service Guild:

Pointe Citrouille,

LE TEMOIN:

R Pardon? quelle distance de Trois-Rivières?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Douze milles.

R Pas de raison d'appeler 50 minutes sans réponse.

Q Il n'y a pas de raison?

R Non, je n'en vois pas, je n'en connais pas.

Q Il n'y a pas de raison technique, entendons-nous; il y a une raison.

R Bien, la technique, il faut faire bien attention à ça; si le récepteur ne fonctionne pas, ou il y a quelque chose qui ne va pas, si son transmetteur ne marche pas, par exemple, il ne fonctionne pas, quand même, ça peut prendre deux ou trois heures, et personne n'est supposé être toujours en condition de travailler.

Q Il va y avoir un défaut de l'appareil émetteur?

R Oui.

Q Un défaut de l'appareil émetteur, ou encore l'opérateur qui ne répond pas?

R L'opérateur qui ne répond pas.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

1

2 Q Monsieur Cloutier, est-ce qu'il
3 était important, à l'époque où vous étiez opérateur,
4 d'être très bon bilingue pour exerçer votre métier?
5 R Nécessairement.
6 Q Et une difficulté de s'exprimer
7 dans l'une ou l'autre langue pourrait causer - est-
8 ce que c'est une difficulté de s'exprimer dans une
9 ou l'autre langue pourrait des délais ou des embarras
10 dans l'opération de la station?
11 R Ah certainement, si le type n'est
12 pas un bon bilingue, il va avoir certaines difficultés
13 qui vont se présenter; d'ailleurs, le télétype a été
14 installé seulement deux ans avant mon départ, deux ou
15 trois ans au plus avant mon départ; avant ça, tout
16 se faisait par téléphone. Alors, il fallait être
17 bon bilingue pour prendre tous les messages, surtout
18 les messages du Pacifique Canadien, par exemple, les
19 messages en code au sujet des trains, les billets,
20 ces choses-là; il ne fallait pas faire trop d'erreurs,
21 autrement.....
22 Q Est-ce qu'on vous a jamais mis au
23 courant de plaintes que les pilotes auraient faites
24 à l'autorité de pilotage, concernant des difficultés de
25 communication?
26 R Pas officiellement.
27 Q Est-ce que officieusement on vous
28 aurait mis au fait que des plaintes auraient été faites
29 à l'autorité de pilotage en regard de la station de
30 télécommunication et de radiophonie?
R Je ne me rappelle pas, par corres-

pondance, mais je crois bien qu'on l'aurait fait directement à la compagnie, pas à moi, et la compagnie Marconi m'aurait écrit à ce sujet-là; ç'aurait été la forme à suivre.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Qu'il plaise à la Cour, je voudrais que le témoin se retire et lise deux pages de la preuve qui a été faite antérieurement afin de bien expliquer le problème qui a été placé devant la Commission.

LE PRESIDENT:
Si c'est seulement deux pages, on peut lui donner le temps, il va le lire tranquillement.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Monsieur Cloutier, il s'agit d'un navire qui n'était pas très loin de Trois-Rivières, à Pointe Citrouille, de bonne heure le matin, dans la brume; le navire avait antérieurement communiqué avec la station et avisé qu'il était à l'ancre. Ace moment-là, il n'y avait pas eu de difficultés dans la transmission et tout, ç'avait pris à peu près dix minutes.

R Oui. Maintenant...

Q Un instant. La brume s'est levée,

et le navire a voulu partir et aussi aviser la station qu'il partait. Si vous voulez, vous allez lire les pages 5,782, 5,783, 5784 et 5,785.

LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Monsieur Cloutier, vous avez pris connaissance du témoignage que j'ai indiqué tout à l'heure, et voulez-vous dire à la Commission ce que vous pensez de cet incident-là, et les raisons pour lesquelles le navire n'a pu communiquer avec la station de Trois-Rivières?

R D'abord, je remarque qu'on s'est servi seulement du V H F; onaurait dû changer, on aurait dû prendre 2182, qui est la fréquence normale des appels de ce genre-là.

Q Oui.

R On ne l'a pas fait. On demande à un certain moment: Pourquoi n'avez-vous pas - si vous avez employé la télégraphie sans fil, radio-télégraphie? La réponse est: non. Est-ce qu'il y avait un opérateur sur ce navire-là?

Q Je présume.

R On présume qu'il y en a un. On aurait dit: Lorsque quelqu'un ne répond pas, il faut changer les moyens.

Q On m'avise qu'il n'y en avait pas.

R Il n'y avait pas d'opérateur. On a manqué, le navire, en ne changeant pas de fréquence, l'appel, qui est la fréquence normale, 2182.

Q Merci.

R Maintenant, pardon, à Trois-Rivières, est-ce que le récepteur V H F marchait? Peut-être pas.

Q Mais est-ce que ce n'est pas supposé marcher tout le temps, ça?

R C'est supposé marcher tout le temps, mais il arrive des périodes de temps, une lampe brûle, un transformeur brûle, quelque chose. Parce que, Pointe Citrouille est en face de la station de Trois-Rivières, ça ne prend pas cinquante minutes pour y aller à rames, je ne pense pas.

Q On m'avise, on m'a donné une version, là, on m'avise qu'ils se sont servis, à bord du navire, des deux téléphones.

R Des deux téléphones, c'était V H F?

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Non.

LE PRESIDENT:

Q Ils se sont servis du V H F?

R Je n'ai pas vu qu'on a appelé avec la fréquence 2182.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Alors, le témoignage ne serait peut-être pas complet et ne vous permettrait pas d'exprimer une opinion?

R Il a fait son possible pour renseigner, mais il ne connaît pas ce que doit comporter l'ensemble d'une station, ce qui est normal aussi.

Q Je crois que vous avez dit que vous avez demandé qu'on vous fournisse du personnel supplémentaire. Est-ce que c'est exact, ça?

R Oui monsieur, c'est exact.

Q Est-ce que vous avez fait cette demande-là à Marconi?

R Oui, à Marconi, et ensuite de ça au département des Transports.

Q Et vous demandiez combien de personnes?

R Un assistant pour les télétypes; en même temps, il aurait pu prendre de l'expérience ailleurs, mais surtout pour s'occuper du télétype.

Q Est-ce que vous êtes au courant des facilités qui sont disponibles maintenant à l'Ancienne-Lorette? Est-ce que vous avez visité...

R Non, j'ai été invité d'y aller, je n'y suis pas allé.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

Q Tout simplement une question, monsieur Cloutier, au sujet du témoignage du pilote Hamelin, si le pilote ou l'opérateur du bateau en question

pouvait entendre l'opérateur de Trois-Rivières sur le V H F, il n'y avait donc pas - est-ce que ça ne voudrait pas dire qu'il n'y avait pas de défaut dans les appareils, que les appareils fonctionnaient bien?

R Le fait qu'il entendait sur la transmission n'indique pas que la réception était certainement bonne.

Ca m'est même arrivé à moi d'appeler, puis je ne reçevais pas de réponse; à un moment donné, je lève le couvercle du récepteur, et je constate qu'il y a une lampe de brûlée, quelque chose de même qui ne va pas.

Q Ou qu'il manque un cristal de transmission?

R C'est un mécanisme, ça.

Q S'il avait communiqué avant, avec la même station, avec le V H F, ou une heure avant...

R Si c'était une période plus courte, dix minutes, par exemple; mais cinquante minutes, c'est proche d'une heure, à la station de Trois-Rivières, ils sont occupés mais pas outre-mesure.

Q Est-ce qu'il n'est pas exact de dire qu'une distance de douze milles pour le V H F, surtout de Pointe Citrouille à Trois-Rivières, est une distance idéale pour le V H F?

R Pas besoin du V H F pour une distance de douze milles.

Q Mais pour le V H F, c'est une bonne distance?

R Oui monsieur.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Je tiens à vous remerçier, votre témoignage a clarifié bien des points.

R C'est moi qui vous remercie, monsieur.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

ADVENANT 1:00 HEURE P.M., LA COUR EST AJOURNEE à 2:30 HEURES P.M.

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Le douzième jour de septembre, l'an mil neuf cent soixante-trois, a comparu comme témoin en cette enquête:

CAPITAINE MICHEL DUSSAULT, lequel étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit ce qui suit:

INTERROGE par Me M. LALONDE, c.r., pour la Fédération des Pilotes:

Q Voulez-vous dire vos noms au complet, monsieur Dussault, et votre âge?

R Louis-Michel Dussault, 36.

Q Quelle est votre fonction?

R Je suis pilote dans le district de Québec.

Q Je crois que vous avez donné un témoignage à Chicoutimi, n'est-ce pas?

R C'est exact.

Q Concernant la Rivière Saguenay, en particulier?

R C'est exact.

1

2 Q Et à cette occasion-là, je crois que vous
3 avez déclaré que vous étiez en outre examinateur pour officiers et
4 capitaines, n'est-ce pas?

5 R C'est exact.

6 Q Depuis quelle année êtes-vous examina-
7 teur?

8 R Depuis mil neuf cent cinquante-neuf (1959),
9 janvier mil neuf cent cinquante-neuf (1959).

10 Q Depuis janvier mil neuf cent cinquante-
11 neuf (1959). Quels sont vos certificats maritimes?

12 R Capitaine au long cours.

13 Q Depuis quelle date?

14 R .....

15 Q Quelle année?

16 R Mil neuf cent cinquante-huit (1958).

17 Q Vous aviez une expérience en mer préa-
18 lable?

19 R Oui monsieur.

20 Q Depuis quelle date?

21 R Mil neuf cent quarante-deux (1942).

22 Q Sur quelle sorte de navire avez-vous
23 navigué?

24 R Bien, sur plusieurs genres de navire,
25 dans plusieurs services, et un peu partout dans le monde.

26 Q Est-ce que vous avez navigué sur le St-
27 Laurent, aussi?

28 R Oui monsieur.

29 Q En tant qu'officier?

30 R En tant qu'officier et capitaine.

1

2 Q Vous avez fait votre apprentissage dans
3 la circonscription de Québec?
4 R C'est exact.
5 Q Combien d'années?
6 R Presque six (6) ans, cinq ans et six
7 mois, presque six ans.
8 Q Est-ce que vous avez été rémunéré durant
9 le temps que vous étiez apprenti?
10 R Oui, par les compagnies maritimes, comme
11 c'était...
12 Q Combien receviez-vous par voyage?
13 R Dans les premières années de mon appren-
14 tissage, je pense que la somme était de neuf dollars ($9.00) par
15 voyage, et la dernière année, c'était douze dollars ($12.00).
16 Q En plus d'être examinateur pour capitaines
17 et officiers, je crois comprendre qu'il vous est arrivé aussi de ser-
18 vir comme assesseur dans des causes maritimes, n'est-ce pas?
19 R C'est exact.
20 Q Est-ce que ceci vous est arrivé plus
21 d'une fois?
22 R Non, c'est-à-dire qu'on m'a demandé à
23 une couple de reprises, mais pour des raisons..... ça m'est arrivé
24 une fois de siéger comme assesseur.
25 Q Et vos fonctions d'examinateur pour
26 capitaines et officiers vous appellent à siéger sur des jury d'examens
27 fréquemment, ou...
28 R Assez fréquemment, oui, plus de cent
29 fois par année.
30 Q Cent fois par année?

R Comme examinateur, oui monsieur.

Q Si on inclut vos années d'apprentissage, depuis combien d'années à date naviguez-vous, à toute fin pratique, constamment, sur le fleuve St-Laurent, dans la circonscription de Québec?

R Depuis onze ans.

Q Votre Seigneurie, étant donné l'affirmation faite par un témoin antérieurement, concernant la compétence relative du capitaine Dussault, j'aimerais déposer comme pièce un extrait de la revue Canadian Shipping News d'avril mil neuf cent cinquante et un (1951), numéro sept (7), volume 22, dans lequel on rapporte un accident maritime survenu à Port Santos, près de Sao Paolo, et à l'occasion duquelle le capitaine Dussault, alors deuxième officier à bord du navire, a été cité pour sa bravoure exceptionnelle dans l'exercice de ses fonctions.

En particulier, j'attire l'attention de la Commission sur un passage où on dit:

> "In his account, Captain Bird disavowed all credit for the lifesaving feat and acknowledged that his 2nd officer and a boat-crew of three were the real heroes of the grim drama."

Et plus loin on cite le rapport même du capitaine Bird, où celui-ci déclare spécifiquement que le deuxième officier, ainsi que les autres marins s'étaient - le deuxième officier qui était le capitaine Dussault - s'étaient jeté à la mer pour sauver la vie de plusieurs marins qui avaient été projetés à la mer, à l'occasion. Pièce 666.

Q Capitaine Dussault, pourriez-vous nous

décrire les limites de la circonscription de pilotage de Québec, en les indiquant sur les cartes marines du service hydrographique du Département - du Ministère des Mines et Relevés Techniques, et qui ont été déposées devant cette Commission comme pièce 447 pour le Port de Québec, et pièce 435 , section Ile du Bic à l'Isle Verte, et je porte à votre attention l'article 322 de la Loi de la Marine Marchande du Canada qui définit les limites de la circonscription de Québec. Pourriez-vous indiquer au crayon rouge sur la carte 435, à savoir , Ile du Bic à l'Isle Verte, les limites intérieures de la circonscription de Québec.

R Me Lalonde, sur la carte 1,204, je m'excuse, les limites telles que marquées dans le "Canada Shipping Act" n'apparaissent pas.

Les limites pratiques actuelles apparaissent, mais ces limites sont une ligne entre Pointe au Père et le Cap Colombier, au nord.

Je crois que sur un carte qui est mentionnée "Pointe des Monts au Bic" ou quelque chose comme ça, elles apparaîtraient.

LE PRESIDENT:

Ce serait mieux que vous vous serviez de l'autre.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Fédération des Pilotes,

Oui, justement, nous allons voir si la Commission a la pièce.

La Commission ne semble pas avoir cette carte 1,219, Votre Seigneurie, alors nous allons nous servir de la carte

du Capitaine Dussault qui sera déposée comme pièce portant le numéro 662, carte numéro 1219 du Service Hydrographique du Ministère des Mines et Relevés Techniques, et intitulée: Pointe au Père à Québec.

Q Voudriez-vous indiquer sur cette carte, alors, les limites inférieures et supérieures de la circonscription de Québec, au crayon rouge?

R Alors, sur cette carte, une ligne droite tirée entre le phare de Pointe au Père etla lumière sud du phare de l'Ile du Cap Colombier; ce sont les limites à l'est du district.

Les limites ouest du district sont ce qui est mentionné comme limites ouest du Port de Québec dans le Canada Shipping Act, c'est-à-dire, en pratique une ligne entre la Rivière Cap Rouge et la Pointe à Basile, sur le côté sud.

Q Est-ce que ceci apparaît sur la carte?

R Ca n'apparaît pas sur cette carte; il faudrait la carte: Québec St-Antoine.

Q Voudriez-vous indiquer les limites supérieures sur la pièce 443, et qui est la carte numéro 1,333 des Services Hydrographiques?

R Comme j'ai mentionné auparavant, une ligne droite tirée entre l'embouchure de la Rivière Cap Rouge à la Pointe à Basile sur le côté sud, c'est ce qui équivaut aux limites ouest du Port de Québec.

Q Maintenant, capitaine Dussault, si vous voulez bien, voudriez-vous indiquer pour le bénéfice de la commission, quelles sont les principales caractéristiques de votre circons-

cription au plan navigation, et pour ce faire, vous pourriez peut-être prendre le cas d'un navire qui remonte le fleuve St-Laurent, et l'amener jusqu'à Québec, et par le chenal du nord, et lui faire descendre, si vous voulez, par le chenal du sud, et nous indiquer quelles sont les principales difficultés que vous rencontrez en cours de route, et quelles sont les principales caractéristiques de votre circonscription?

R Avant de commencer, je pense, l'énoncé, il faudrait peut-être diviser notre section, notre district de pilotage, en deux parties qui ont un peu des caractéristiques chacune spéciales; les Escoumins au Cap aux Oies, une partie qui est relativement large, mais où les courants peuvent être assez traîtres et nous jouer d'assez mauvais tours, et où la brume est d'occurrence fréquente; et la partie de Cap aux Oies à Québec où le chenal se rétrécit sensiblement, et où aussi, malgré tout, les courants peuvent jouer un assez grand rôle, et surtout un rôle dangereux, vu l'étroitesse du chenal et les dangers de rencontre.

Après l'embarquement aux Escoumins, qui se fait un peu partout autour des Escoumins, quelques capitaines amènent leurs navires relativement proche de la station, d'autres en sont passablement éloignés, la première chose qu'un pilote fait en embarquant est de localiser son navire, c'est-à-dire de bien savoir où il se trouve comme point de départ, et placer son navire sur une course sécuritaire pour venir vers le "shoal" du Cap Bon Désir, à un demi-mille ou trois quarts de mille du Cap Bon Désir.

Alors, ça dispose du point d'embarquement, pour la course.

En même temps que le pilote fait ceci, il vérifie la localisation de son navire avec d'autres navires qui

pourraient se trouver aux alentours et prend les mesures néces-
saires.

J'aimerais mentionner ici que le pilote, en outre, habituellement, conseille ou demande au capitaine s'il y a des différents règlements concernant la quarantaine ou l'immigration, et souvent il sert comme aviseur pour le capitaine, soit que le capitaine ne soit pas au courant, ou pour toute autre raison valable.

Du Cap Bon Désir où il y a un très bon phare, un point de repaire, nous faisons habituellement une pointe qui nous amènera..... je peux l'indiquer avec des lignes, sans trop de précision.

Q J'ai demandé au témoin d'indiquer approximativement avec des lignes faites au crayon bleu, les courses approximatives qui sont suivies par le navire en remontant le fleuve?

R Avec les instruments que nous avons, il est bien compris que ceci est très approximatif; même, ma règle ne se rend pas d'un point à l'autre.

Q Il est bien entendu, Votre Seigneurie, qu'il s'agira, comme le dit le témoin, d'indications approximatives, étant donné qu'il n'a pas ici les instruments appropriés pour faire des indications très précises.

R Alors, du Cap Bon Désir où nous avons fait une course qui nous amènera à passer environ un demi-mille au sud du bateau-phare de Prince Shoal à l'entrée, à l'embouchure de la Rivière Saguenay, j'aimerais parler ici - donner un point

intéressant: cette course, maintenant, variera ici avec le genre de navire que le pilote aura en mains, et aussi avec la condition des courants qu'il rencontrera dans ce temps-là.

Alors, surtout un navire qui est plutôt lent, il faudra donner beaucoup plus de points, de dérive, et dépendant aussi de la marée, ceci aussi affectera la course du pilote, comme nous en avons parlé longuement d'ailleurs à Chicoutimi, les courants à l'embouchure du Saguenay, sont plutôt violents et peuvent, nécessitent beaucoup de précaution, et beaucoup d'ajustement, surtout un navire de faible pouvoir, de faible vitesse.

Q Est-ce qu'il y a des difficultés particulières à la passe de l'Ile Rouge, en cas de brume.

R .....

Q Est-ce que vous vous êtes rendu à l'Ile Rouge?

R Oui, parce que le bateau-phare de Prince Shoal se trouve à l'opposé de l'Ile Rouge, c'est-à-dire se trouve à être une des marques du Chenal du Nord, qui passe au nord de l'Ile Rouge, entre l'ile Rouge et ce que nous appelons la batture aux alouettes , Lark Reef.

Il y a certainement, en temps de brume, de très grandes précautions à prendre, surtout qu'il pourrait y avoir d'autres navires qui se seraient placés au mouillage, de navires qui ne seraient pas équipés au radar, ou qui voudraient faire l'entrée du Saguenay.

Alors, des précautions spéciales doivent être prises pour bien localiser notre navire et être bien certain, surtout en faisant l'approche du bateau-phare de l'Ile Rouge, et bien trouver là un "Departure Point" pour faire la passe elle-même,

1 où les courants sont très forts, où les courants sont plutôt violents,
2 où encore une grande précaution doit être prise en tout temps.
3 Q Excusez-moi de vous interrompre ici -
4 vous avez parlé de courants à cet endroit. Est-ce que les courants
5 sont plus ou moins violents selon les périodes de l'année, et quelle
6 vélocité ont les courants dans cette région?
7 R Oui, surtout ce que nous appelons les
8 périodes de Grande-Marées, "Spring-tides", comme d'ailleurs
9 surtout d'après des périodes de vent nordest, les courants peuvent
10 être très violents, et certainement atteindre des vélocités de cinq
11 ou six noeuds, surtout sur le courant jussant.
12 Q Dans quelle direction sont les courants,
13 dans ces moments?
14 R Bien, le courant est un courant de marée,
15 il change de direction avec la marée, alors, c'est-à-dire qu'il
16 fait un peu le tour d'une horloge à différents points de marée, les
17 courants les plus forts se trouvent habituellement avec une tendance
18 vers le nord est, c'est-à-dire avec une tendance à nous jeter
19 sur les récifs, sur l'Ile Rouge, qui est très à craindre, et dont nous
20 devons faire bien attention.
21 Q Est-ce que ces récifs sont considérables,
22 dans cette région?
23 R Ils peuvent s'étendre pour au-delà de
24 deux milles.
25 Q Est-ce qu'ils sont à proximité du passage
26 des navires?
27 R Très à proximité, surtout à proximité
28 du passage du navire descendant, c'est-à-dire celui qui s'en va vers
29 la mer.
30

1

2 Q Est-ce qu'il y a une navigation côtière

3 particulièrement abondante dans cette région?

4 R Oui, une navigation abondante, et surtout

5 une navigation de petits navires qui ont peu de pouvoir, alors qu'ils

6 sont très à la merci de ces courants, et même malgré euxnous

7 placent dans des situations fort embarrassantes, qui nous forcent

8 à les rencontrer souvent de manière assez difficile,et ces choses-là

9 peuvent se comprendre, ils sont souvent avec un navire qui fait

10 au maximum, six, sept ou huit noeuds, au maximum, et qui doit

11 combattre un courant quelquefois presque aussi fort qu'eux autres;

12 alors, ça prend plus d'attention de la part du pilote.

13 Q Quand vous parlez de petits navires cô-

14 tiers, pourriez-vous nous diredavantage ce que vous entendez par

15 ce type de navire?

16 R Bien, quand je parle de petits navires

17 côtiers, ça pourrait dire en partie ce que nous appelons ici les

18 goélettes du St-Laurent, River Schooners, qui est un navire allant

19 de cinquante tonnes à trois cent cinquante tonnes, jauge brute;

20 mais, surtout depuis quelques années, il y a des navires côtiers

21 allant jusqu'à mille tonnes, et qui n'ont pas tellement de pouvoir,

22 de vitesse.

23 Q Alors, si vous voulez continuer mainte-

24 nant à partir de cette région de la passe de l'Ile Rouge en remontant?

25 R Je n'avais pas complètement terminé.

26 Q Oui?

27 R Vous avez parlé alors du côté sud du

28 chenal du nord qui était l'Ile Rouge, et les courants.

29 Il y a tout autant de précautions à prendre

30 sur le côté nord, où vous observez sur la carte le récif de la Pointe

1
2 aux Alouettes, communément appelé Lark Reef, et qui se prolonge
3 jusqu'à près de... ce récif s'étend à presque quatre milles au large
4 de la Pointe aux Alouettes, et là encore, surtout après un vent de
5 nordet prolongé, il peut être très dangereux pour les navires mon-
6 tants, qui longent justement le côté de cette batture.
7 Là encore, il faut faire très attention,
8 et si les conditions de visibilité sont détrimentales, comme ça
9 arrive fréquemment à cet endroit, on doit encore prendre plus de
10 précautions.
11 Q Est-ce qu'il y a des difficultés particu-
12 lières à ancrer dans cette région, à supposer que vous ayez par
13 exemple une difficulté mécanique en cours de route?
14 R C'est-à-dire que dans cette région, il
15 se trouve plusieurs bons endroits d'ancrage, mais la difficulté se
16 trouvera que si vous êtes pris en plein milieu de la passe, avec un
17 très fort courant, vous pourriez certainement être dans de très
18 sérieuses difficultés, surtout si vous perdiez le contrôle du navire
19 par une avarie de la marche du gouvernail, ou une avarie des mo-
20 teurs, et une fois engagé dans la passe, vous êtes assez mal pris,
21 parce que l'ancrage est presque non-existant dans la passe.
22 Q Très bien, merci.
23 R Après être rendu à la bouée 96 qui est
24 maintenant connue sous le nom de bouée Lark Reef ou Pointe aux
25 Alouettes, nous faisons généralement une course pour venir prendre
26 le Cap aux Chiens qui est notre prochain point de repaire sur le
27 côté nord, une distance d'un demi-mille à trois quarts de mille,
28 en montant, au maximum.
29 Cette course-là, encore, ça demandera
30 beaucoup d'attention de la part du pilote, surtout dans les grandes

mers où les courants venant du chenal du sud de l'Ile Rouge, ce que nous appelons le chenal de l'ILE Blanche, affectera son navire, surtout si c'est un navire de peu de pouvoir, avec un tirant d'eau assez énorme, là encore jusqu'à dix ou quinze degrés, ce sont des occasions fréquentes de course dans cette partie, et avec des conditions de visibilité, les navires peuvent se rencontrer d'une façon assez dangereuse.

Q Pourriez-vous dire s'il y a des difficultés particulières en rapport, par exemple, avec les rencontres de goélettes aux environs de la bouée 96b)?

R Oui.

Q Est-ce que c'est un endroit particulièrement utilisé par les goélettes, dans cette région?

R Oui, et ça se comprend un peu.

La majorité - je ne dirai pas "la majorité", mais un bon nombre des goélettes que nous rencontrons dans cette région se dirigent pour faire l'entrée du Saguenay, et les pilotes, nous nous y attendons un peu, c'est un peu leur point de départ, ni plus ni moins, un point d'amarrage qu'ils viennent faire, cette bouée 96, ils suivent le côté nord, et souvent, dû à leur faible tirant d'eau, pourront même passer par-dessus la partie extérieure du Banc des Alouettes.

Alors, c'est un coin où il faut faire très attention, un point de convergence, où les bateaux peuvent venir de deux ou trois directions à la fois, et comme vous pouvez facilement le comprendre, dans la brume, ceci est assez délicat.

Q Vous avez mentionné: la bouée 96 et Prince Shoal, le phare de Prince Shoal. Est-ce qu'il n'y a pas le bateau-phare de Prince Shoal - est-ce qu'il n'y a pas un endroit où le maigre d'eau est particulièrement important, la profondeur est

peu grande ?

R Oui, là encore, il faut faire assez attention, sur la partie extérieure, c'est-à-dire la partie la plus avancée, justement, la Pointe aux Alouettes qui se trouve presque dans la ligne tirée entre la bouée 96, Lark Reef Buoy et le bateau-phare.

Alors, ce qui veut dire que surtout, disons avec la marée en plein montant, ou avec un très fort vent de nordet, ou un vent prolongé, cesera un point excessivement dangereux pour un navire, surtout un navire de fort tirant d'eau; il pourrait s'y jeter facilement.

Q Si vous voulez continuer en remontant le fleuve.

R Alors, j'étais rendu ni plus ni moins au Cap aux Chiens....

Q Qui apparaît sur la pièce 439, carte 1,201. Pourriez-vous, encore une fois, indiquer la course approximative quevous suivez dans cette région ?

R Alors, une course approximative, notre point de départ qui a été mentionné, la bouée 96, pour venir au Cap aux Chiens, aurait été, dépendant bien des courants, 216.

Maintenant, ceci dépendra de l'état de la marée, l'état du vent, la vitesse du navire, etc.

Cap aux Chiens est un très bon repaire, et de là, nous ferons une course pour Cap aux Saumons.

Est-ce qu'à Cap aux Chiens, est-ce que c'est un endroit où il y a plus de brume qu'ailleurs, plus de danger de brume qu'ailleurs dans la région, ou si c'est assez standard ?

R Je dirais que toute la région du Cap aux Chiens au Cap Bon Désir, tous les alentours de l'Ile Rouge, l'em-

bouchure du Saguenay est une région de brume, je dirais, à peu près la plus grande région de brume sur le St-Laurent, et celle dont il faut se méfier à ce point de vue là, le plus.

Q Est-ce que vous savez s'il y a une raison particulière pour laquelle il y aurait plus de brume à cet endroit que n'importe où ailleurs sur le St-Laurent?

R Cette question pourrait peut-être être mieux répondue par un expert en météorologie ou en connaissances hydrographiques; je dirais qu'une des causes est la rencontre des différentes masses d'eau, et ces différentes masses étant de densité différente, de température différente, il peut y avoir des vents qui seraient différents.

Le Saguenay est ni plus ni moins comme un couloir qui pourrait amener un vent chaud dans l'eau froide à l'embouchure.

Toute ces différences, ces rencontres de masses d'eau, de différentes températures, différentes densités, créent certainement ces conditions.

Il faut ajouter aussi les périodes chaudes d'été, le vent du sud-est est un vent chaud partant de la terre, ramassant toute cette chaleur, en frappant l'eau froide de cette région créent la brume que nous y rencontrons fréquemment.

Q Et dans votre expérience, c'est dans cette région, sur le fleuve St-Laurent, dans votre circonscription où la brume est la plus abondante et la plus fréquente?

R Je dirais que ceci est exact, oui.

Q Quelle est la température de l'eau dans cette région, durant l'été? Vous avez mentionné: du moment où il y a des vents chauds qui viennent de la terre et qui frappent

ANGUS. STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

l'eau froide?

R Cette température doit certainement varier, mais je dirais que la température moyenne, durant la saison de navigation, doit être dans les quarante-deux (42) ou les quarante-trois (43) degrés fahrenheit, mais je ne suis pas un expert en hydrographie sur le St-Laurent.

SUITE A LA PAGE 2,364

Q Pourriez-vous continuer, s'il vous plaît?

R Alors, du Cap-aux-Chiens, nous faisons une course pour le Cap-au-Saumon, qui est à une distance de 9.3 milles nautiques séparé par lequai de la limite au quai de St-Siméon, et à peu près à moitié chemin entre les deux points, la course moyenne étant 207 vrai.

Dans cette région, je dirais qu'il n'y a pas grand chose à signaler, peut-être excepté durant les périodes achalandées de l'été, il y a un traversier qui fait le service de St-Siméon à Rivière-du-Loup, c'est-à-dire, un navire qui fait des routes à angle droit avec le commerce général, et qui en temps de mauvaise visibilité, en temps de brume, cause un danger additionnel dont nous devons prendre des précautions nécessaires.

Q Dans la région que vous venez d'indiquer, est-ce que vous avez des sondages à proximité de la côte, ou si ça fait défaut dans cette région?

R Il y a toujours un sondage, mais ce côté nord du chenal est assez abrupt, assez escarpé, les sondages sont plutôt en grande profondeur et reliés..... les sondages du côté nord du chenal, c'est une chose à laquelle on ne peut pas se fier trop.

Du côté sud du chenal, nous avons un peu plus d'indications, mais le côté sud appartient aux bateaux descendant la rivière. Alors, c'est une

1
2 chose encore à faire attention; on peut être, ni plus
3 ni moins, le long de la côte qui est très escarpée et
4 rocheuse, et être encore dans une très grande profondeur
5 d'eau.

6 Les sondages, dans cette partie,
7 ne sont pas d'une grande aide aux pilotes ou aux navi-
8 gateurs.

9 Q Pouvez-vous nous donner une idée
10 plus précise - pourriez-vous indiquer jusqu'à quelle
11 distance du Cap-aux-Chiens vous pourriez aller sans
12 toucher le fond, avec un navire moyen, sur le fleuve
13 St-Laurent?

14 R A Cap-aux-Chiens ou au Cap-au-Saumon,
15 on pourrait, comme dans le Saguenay, accoster presque
16 le long des roches.
17
18 Il a été courant pour les petites
19 goélettes d'accoster le long des roches et charger
20 directement. Ca s'est fait encore jusqu'à ces dernières
21 années.

22 On peut dire qu'on peut venir jusque
23 le long de la côte abrupte.

24 Q Continuez, s'il vous plaît?

25 R Du Cap-au-Saumon, nous faisons habi-
26 tuellement une course directe pour nous rendre au
27 Cap-aux-Oies, qui est à 21½ milles de distance.
28
29 Cette course moyenne serait d'environ
30 218 vrai, et environ à moitié chemin, nous passerons un

peu au nord, à un mille ou à peu près au nord du Banc Morin qui est habituellement indiqué par une bouée avec un réflecteur de radar sur la bouée.

A partir de la bouée Morin au Cap-aux-Oiest, les sondages sont un peu plus appropriés, et peuvent nous être d'une certaine aide.

Q Alors, capitaine Dussault, vous venez d'indiquer la course approximative sur la pièce 439, de Cap-au-Saumon à...

R Cap-aux-Oies.

Q Ou Goose Cape?

R Goose Cape, oui.

Q Voulez-vous maintenant continuer la description sur la pièce 440, carte numéro 1,207, du service hydrographique, en commençant encore une fois sur cette carte par Cap-aux-Oies au Goose Cape, et nous indiquer les courses approximatives, et les difficultés particulières dans cette région?

R Avec l'arrivée au Cap-aux-Oies, comme je le mentionnais tout à l'heure, on peut dire que le pilote laisse la partie relativement large du district de pilotage, et s'engage vraiment dans un chenal étroit, tel que reconnu habituellement.

Q Excusez-moi de vous interrompre enoore - avant de continuer plus haut, plus en amont du Cap-au-Saumon, pourriez-vous nous indiquer s'il y a des facilités d'ancrage dans cette région, par exemple dans les environs du Banc des Anglais?

R Certainement.

Q Qui est indiqué sur la carte comme "English Bank"?

R Certainement. D'ailleurs, on peut dire, généralement parlant, que dans toute la région du Banc Morin, abeam, jusqu'à Cap-aux-Oies, Goose Cape, qu'on a bonne sécurité, de bons fonds peuvent se trouver, comme vous venez de mentionner, English Bank ou Banc des Anglais se trouve un ancrage qui est à l'extérieur du chenal ordinairement employé; certains pilotes préfèrent un peu plus bas, quelques milles en amont du Banc Morin; d'autres préfèrent l'entrée de la Baie de la Malbaie; même, certains préfèrent St-Irenée.

Toute région est très propice aux ancrages, d'ailleurs nous nous en servons fréquemment pour les navires de fort tirant d'eau qui doivent attendre la marée pour pouvoir négocier le chenal plus haut.

Tous ces ancrages sont d'usage courant pour tous les pilotes, dans cette région.

Q Est-ce qu'il y a des ancrages en aval de Cap-au-Saumon, pour les navires de fort tirant d'eau?

R Oui. Bien, il y a des ancrages, il y a bien des endroits qui pourraient toujours servir d'ancrage, peut-être pas aussi propices, mais à une distance raisonnable entre ce que nous appelons le Hare Island, et tout le long, d'ailleurs, de l'Ile-aux-Lièvres pourrait servir, si nécessaire, d'ancrage.

1
2 Q Est-ce que ce sont des ancrages faciles
3 dans cette région? Est-ce qu'il y a des courants par-
4 ticulièrement forts, ou si le courant est normal, en
5 particulier sur le Banc des Anglais?
6 R Bien, les courants peuvent être
7 appelés forts, surtout au commencement de la saison,
8 au printemps, avec le "freshet", le courant baissant,
9 surtout, le courant jussant est relativement fort, et
10 on devrait prendre des précautions nécessaires, c'est-à-
11 dire, le Banc Morin, des précautions normales pour le
12 Banc Morin, ceci en connaissance de cause, au commence-
13 ment de la période de l'année, les forts courants là
14 sont occasionnés par la fonte des neiges, et surtout
15 au Banc Morin.
16 Q Voulez-vous continuer maintenant
17 à partir, encore une fois, de Cap-aux-Oies ou Goose
18 Cape, en remontant le fleuve?
19 R Alors, comme j'ai mentionné il y
20 a quelques instants, nous nous engageons dans la
21 partie relativement étroite.
22 Une course, je dirais même plusieurs
23 courses dépendant sur l'état de la marée, et le navire,
24 encore, sont faites pour venir passer au large du
25 phare, ce que nous appelons couramment Prairie Shoal,
26 environ neuf milles et demi ou neuf milles et trois
27 quarts de distance en amont du Cap-aux-Oies.
28 Q Je m'aperçois que vous avez indiqué
29 au crayon bleu, en soulignant, Prairie Shoal, n'est-ce
30 pas?

1
2 R Sur une course nord, habituellement, ce n'est pas le cas depuis deux ans puisque cette
3 lumière, dû à des cas de construction, a été déplacée
4 au Cap St-Joseph, il y a un amer qui nous permettra
5 de vérifier - je dois cependant souligner ici que
6 les courants dans cette région sont excessivement
7 violents, sont parmi les courants les plus forts du
8 St-Laurent.
9
10 Je pourrais peut-être citer un
11 exemple que dernièrement, avec un navire, j'ai pris
12 presque deux heures à faire cette petite distance.
13 Q Quelle distance? Pourriez-vous
14 l'indiquer?
15 R Une distance d'environ neuf milles
16 et trois quarts.
17 Q Vous avez pris combien de temps
18 pour faire cette distance?
19 R Je ne l'ai pas calculé à la minute,
20 mais presque deux heures.
21 Q Ca indiquerait que les courants,
22 dans cette région, seraient approximativement de quelle
23 vélocité?
24 R Les courants, dans cette région,
25 surtout au printemps, dans les grandes marées, peuvent
26 atteindre facilement six ou sept noeuds, et ce qui les
27 rend encore plus dangereux, c'est qu'ils ne sont pas
28 directement dans le centre du chenal, mais que ces cou-
29 rants jettent soit sur un côté des "battures", soit sur
30 l'autre, dépendant du courant que nous expérimentons

dans ce moment.

O Est-ce qu'il y a des "battures", en particulier, dans cette région?

R Oui, si on peut dire, il y a des battures tout le long des deux côtes; elles s'étendent assez au large, surtout à partir du Cap Martin, à se rendre environ une couple de milles en haut du Cap St-Joseph.

O Dans cette région que vous avez mentionnée près de l'Ile-aux-Coudres, Prairie Shoal en particulier, pourriez-vous nous indiquer si les courants sont dans la même direction que la navigation oule fleuve?

R Non, justement.

Q Généralement?

R Justement.

Q Alors, pourriez-vous indiquer sur cette carte, au crayon rouge, la direction des courants dans cette région?

R Il faut bien différencier, surtout, en général, il faut dire que les courants très violents nous porteront surtout vers l'Ile-aux-Coudres; c'est-à-dire, en général, on peut dire dans une direction qui nous jettera sur le long de la côte de l'Ile-aux-Coudres, ceci, surtout une fois que vous aurez dépassé en montant, avec le navire , que vous aurez dépassé le Cap St-Joseph.

Alors, vous avez toujours un courant très violent, ce qui créé là encore, souvent des rencon-

tres assez difficiles avec des petits navires, qui soit par inadvertance, soit par manque de force motrice, se sont faits prendre. Alors, ils pourraient mettre tout le monde dans une situation plutôt gênante.

Q Est-ce que vous voulez indiquer qu'il y a à cet endroit des dangers particuliers avec la petite navigation, à cause des forts courants?

R Certainement. Un des endroits où le pilote, je suis assuré, prend des précautions même plus que d'habitude pour bien surveiller et essayer de maintenir son navire sur le côté droit du chenal, dans une position de toute sécurité et naviguer comme le demandent tous les règlements, lois de navigation et bons "seamanship", ce qui arrive parfois, pour minimiser les chances d'une mauvaise rencontre et le danger de collision.

Q Est-ce que vous-même, dans votre expérience, vous avez rencontré des difficultés particulières dans cette région?

SUITE A LA PAGE 2,372

R Certainement. Il m'est arrivé à plusieurs reprises, sur des bâtiments de faible tonnage, d'avoir à donner quinze ou vingt degrés de dérive pour contrecarrer ces forts courants, pour essayer de me tenir justement dans la bonne partie du chenal.

Q Maintenant, vous avez référé, je crois, au Cap St-Joseph, et vous avez souligné ce cap en bleu, sur la rive nord, en face de l'Ile aux Coudres. Est-ce qu'il y a - vous avez mentionné, je crois, qu'il y a un phare qui n'est pas en état de fonctionner cette année, à cet endroit. Est-ce que c'est ce que vous avez dit?

R C'est exact. Ordinairement, il y a, sur la pointe du quai à l'Ile aux Coudres, là un amer montrant une lumière verte qui nous servait de plusieurs façons.

Malheureusement, depuis deux ans, le quai est en reconstruction complète, et durant la reconstruction, cette lumière est non-existante.

On avait commencé par la remplacer par une petite lumière qui a vite disparu. Actuellement, depuis les deux dernières saisons de navigation, cette lumière n'est pas en état de fonctionner.

Q Alors, durant les deux dernières saisons de navigation, c'est-à-dire que l'an dernier et cette année, vous n'aviez pas à votre disposition la lumière du Cap St-Joseph?

R C'est exact.

Q Maintenant, est-ce que vous n'avez pas quand même, alors une lumière du Cap de la Baie pour compenser cette lumière disparue du Cap St-Joseph? Le Cap de la Baie, pourriez-vous l'indiquer sur la carte 1,207, pièce 440?

R Sur cette carte, le Cap de la Baie, sur la mienne, d'ailleurs, le Cap de la Baie est déjà mentionné avec un cercle rouge et une marque de location au crayon noir, au centre, et cette marque rouge a été délimitée ici comme position A. Nous avions, pas dans la saison présente, mais dans la saison mil neuf cent soixante-deux (1962), il y a, comme vous le mentionnez, eu une lumière de direction à trois secteurs, qui, je dois l'avouer, n'a pas servi, je crois, son but.

Cette année, à ma connaissance, cette lumière n'a pas été mise en opération.

Q A votre connaissance, la lumière du Cap de la Baie n'a pas été en état de fonctionner cette année non plus?

R Je ne l'ai pas vue.

Q Et d'après votre expérience, est-ce que cette lumière-là était utile, de toute façon?

R Comme je viens de le mentionner, je crois qu'elle était, dans mon opinion, que cette lumière était plus dangereuse qu'autre chose.

Q Pourquoi était-elle plus dangereuse qu'autre chose?

R Ceci s'explique par le fait de changement de direction des courants dans la courbe de Prairie Shoal; les navires essayaient dela suivre, se plaçaient dans l'allée de direction, dans le"directional beam", et les courants étaient violents, surtout pour des petits navires de faible pouvoir, c'était une chose impossible, et la première chose qu'ils savaient, ils étaient entraînés dans le chemin, dans l'allée, ni plus ni moins, d'un navire qui venait en sens contraire, et ceci était plus dangereux qu'autre chose et pouvait occasionner facilement une collision.

1
Q A votre connaissance, est-ce que les
2
pilotes ont fait des pressions en vue de faire modifier la situation
3
de la lumière du Cap à la Baie?
4
R C'est exact.
5
Q Et quel était l'effet de ces pressions?
6
R Nous avons écrit au Capitaine Gaudreau :
7
le District Marine Agent, à Québec, nous l'avons rencontré, ainsi
8
que ses fonctionnaires, ses subalternes, pour discuter decette ques-
9
tion, et j'ose espérer que les recommandations.....
10
Q Et quelle était la demande que vous fai-
11
siez en regard de cette lumière?
12
R .....
13
Q Est-ce que vous avez demandé de la
14
faire disparaître?
15
R Tout simplement l'abolition de cette lu-
16
mière qui d'ailleurs, le capitaine Gaudreau nous a avoué, n'était
17
là qu'à titre expérimental.
18
Q Je crois comprendre, capitaine Dussault,
19
que vous êtes vice-président de votre Corporation et Association
20
de Pilotes, actuellement?
21
R C'est exact.
22
Q Je vous montre une lettre adressée par
23
monsieur Wilfrid Ménard au Capitaine Georges Gaudreau, en date
24
du 23 janvier 1963, ainsi qu'une lettre annexée à cette première,
25
en date du 23 avril 1963, adressée à monsieur Wilfrid Ménard par
26
le capitaine Gaudreau, intitulée: "Re Lumière de direction au
27
Cap de la Baie". Pourriez-vous m'indiquer si vous avez eu con-
28
naissance de cette correspondance?
29
R C'est exact, j'ai eu connaissance de cette
30

correspondance.

Q Est-ce que je pourrais déposer cette pièce comme 663, correspondance échangée entre la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent et le Capitaine Gaudreau, agent régional maritime de Québec, concernant la lumière de direction du Cap de la Baie, en date du 23 janvier 1963 et du 23 avril 1963. Cette lettre a une certaine importance, Votre Seigneurie, et peut-être qu'il serait utile de la faire traduire immédiatement, et je pourrais demander au capitaine Dussault d'en donner lecture.

LE PRESIDENT:
Lisez-là vous-même.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Fédération des Pilotes:
Elle est adressée , - la première est du 23 janvier 1963, adressée au Capitaine Georges Gaudreau, agent régional, Services Maritimes, Casier Postal 310, Haute-Ville, Québec 4, Province de Québec.

"Cher capitaine Gaudreau,

Re: lumière de direction au Cap de la Baie.

A l'entrevue qu'avaient la semaine dernière MM. Rousseau et Dussault respectivement président et vice-président de notre Corporation et le capitaine Henri Allard, surveillant local des pilotes avec les ingénieurs Vallée et Godin du Minis-

tère, pour discuter de la lumière des Escoumins, on en a profité pour discuter de la lumière de direction du Cap de la Baie et nous voulons ici confirmer les observations faites concernant cette dernière lumière.

Quelque temps après son installation, M. le président vous signalait les mauvaises rencontres occasionnées par cette lumière. Nous avions des rapports de lotes sur les difficultés qu'ils avaient éprouvées à croiser des cabotiers à cet endroit. Au lieu d'être une aide à la navigation, cette lumière est plutôt un danger du fait que les navires descendant qui n'ont pas de pilote à leur bord s'efforcent, dans la plupart des cas, de s'en servir et, surtout au baissant, se font entraîner fortement vers le nord et viennent croiser les navires montant qui doivent souvent manoeuvrer dans des conditions précaires pour éviter un abordage.

De plus, cette lumière, étant très basse, donne souvent l'impression aux navires montant qu'il s'agit de feux de navires ce qui crée de la confusion lorsqu'il y a beaucoup de trafic.

Il a été question de l'installation de cette

1 lumière ou d'enlignements à plusieurs
2 reprises dansle passé et les pilotes s'y
3 sont toujours objectés et ils constatent
4 plus que jamais que cette lumière... "
5
6 "AJOURNEMENT DE QUELQUES MINUTES"
7
8 Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Fédération des Pilotes:
9 Je continue lecture de la lettre du 23
10 janvier adressée au capitaine Gaudreau
11 par monsieur Wilfrid Ménard. On était
12 rendu au paragraphe qui commence ainsi:
13 "Il a été question de l'installation de cette
14 lumière ou d'enlignements à plusieurs
15 reprises dans le passé et les pilotes s'y
16 sont toujours objectés et ils constatent
17 plus que jamais que cette lumière est
18 inutile et nuisible.
19 Nous vous remercions à l'avance, cher
20 capitaine Gaudreau pour l'attention que
21 vous apporterez à cette question et nous
22 sommes à votre entière disposition pour
23 toute information que vous pourriez avoir
24 besoin.
25 Votre tout dévoué,
26 Wilfrid Ménard, secrétaire-trésorier,
27 Corporation des Pilotes du Bas Saint-
28 Laurent".
29 Et, le 23 avril, 1963, le Capitaine Gau-
30 dreau envoyait la lettre suivante à

1
2 monsieur Wilfrid Ménard:
3 "Monsieur, Pour faire suite à votre
4 lettre du 23 janvier, au sujet de la
5 lumière de Cap-de-la-Baie, nos sommes
6 avisés par le Ministère à Ottawa, que les
7 capitaines de Dominion Marine Associa-
8 tion, lors de leur dernière réunion, ont
9 étudié votre rapport et les avantages et
10 désavantages de cette lumière, et qu'ils
11 en sont venus à la conclusion que défini-
12 tivement, cette lumière leur était utile,
13 et certainement pas nuisible, comme vous
14 le mentionnez dans votre lettre précitée.
15 Nous avons l'intention d'élargir les fais-
16 ceaux de cette lumière et aussi de la
17 réinstaller plus haut dans le cap, afin de
18 pouvoir facilement la distinguer d'avec les
19 feux des navires.
20 Nous vous prions d'agréer, Monsieur,
21 l'expression de nos bons sentiments.
22 L'Agent régional des Services maritimes,
23 G.E. Gaudreau".
24
25 Votre Seigneurie, afin de faciliter encore
26 davantage la présentation de sa preuve,
27 le capitaine Dussault est consentant à
28 présenter son témoignage en anglais,
29 il déclare que ça ne lui cause aucun in-
30 convénient, et avec votre permission,

1
2 il continuera la description de sa cir-
3 conscription en langue anglaise.
4 LE PRESIDENT:
5 C'est très bien; ça va peut-être être même
6 plus facile parce qu'il va pouvoir parler
7 son débit normal.
8
9 (Ce témoignage est continué en anglais).
10 LE PRESIDENT:
11 Pour ceux qui doivent partir demain
12 pour retourner à Montréal ou ailleurs,
13 nous finirons demain soir à quatre heures
14 et demie. Alors, vous aurez le temps de
15 prendre votre avion à six heures et cinq.
16 Ajournée à dix heures demain matin.
17 (
18 Je soussigné, sténographe officiel,
19 certifie que la déposition qui précède
20 est la transcription exacte et fidèle de
21 mes notes sténographiques.
22
23 G.OSCAR BOISJOLY,
Sténographe officiel.
24
25
26
27
28
29
30